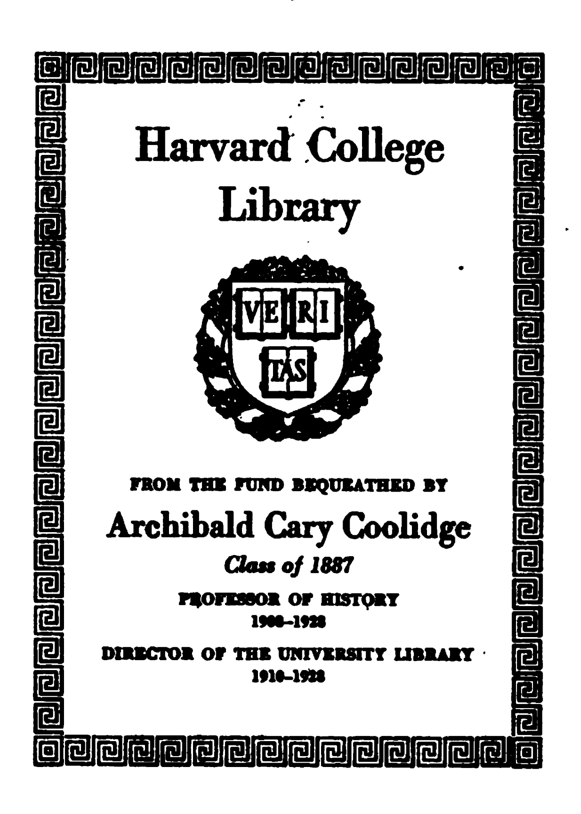
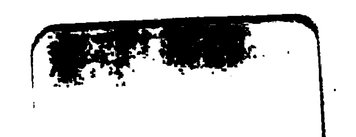

Google





DIE BLÜTEZEIT

DER

DEUTSCHEN HANSE

HANSISCHE GESCHICHTE
VON DER ZWEITEN HÄLFTE DES XIV. BIS ZUM
LETZTEN VIERTEL DES XV. JAHRHUNDERTS

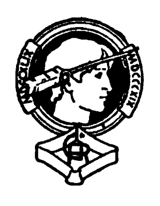
VON

Dr. E. DAENELL

UNIVERSITÄTSPROFESSOR IN KIEL

GEKRÖNTE PREISSCHRIFT

I. BAND

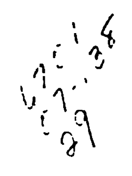


BERLIN
DRUCK UND VERLAG VON GEORG REIMER
1905

Motto:

Gii heren mogen mercken, wert de coppmann bedorffen, dar vorlost nymant mehr an, dan gy heren van den steden, want gy sind de coppmann.

(Das hansische Kontor, d. Z. zu Deventer, 1452 an Danzig.)



MEINER LIEBEN FRAU

(zum 27. Oktober)

VORWORT.

Dem Pfingsten 1896 von der historischen Gesellschaft des Künstlervereins in Bremen erlassenen Preisausschreiben für eine Darstellung der Geschichte der deutschen Hanse vom Stralsunder Frieden 1370 bis zum Utrechter Frieden 1474[1]) verdankt die vorliegende Arbeit die unmittelbare Anregung. Sie lag den Preisrichtern, den Herren Staatsarchivar Dr. von Bippen und Professor Dr. Dünzelmann-Bremen, Geh. Justizrat Professor Dr. Frensdorff-Göttingen, Stadtarchivar Dr. Koppmann-Rostock und Professor Dr. Freiherrn von der Ropp-Marburg, nur etwa zu einem Drittel ausgearbeitet vor und fand ihre Billigung Pfingsten 1901.[2])

Umstände persönlicher wie sachlicher Natur haben dann um vier Jahre die endgültige Fertigstellung der Arbeit verzögert. Doch dürfte für sie, wenngleich ein wesentlicher Grund der Verzögerung, das Erscheinen der Bände V und VIII (1899), IX (1902), VI (1905) des hansischen Urkundenbuchs von großem Vorteil gewesen sein. Denn der mannigfaltige, sehr wertvolle, zum Teil erdrückend reiche Inhalt derselben gehört vollständig in den zeitlichen Rahmen der Darstellung hinein.

[1]) Vgl. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1896 S. XXXV f.
[2]) Vgl. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. IX—XI.

Den in dem Preisausschreiben wie in dem Urteil von den Herren Preisrichtern ausgesprochenen Wünschen habe ich mich möglichst bemüht nachzukommen. Hinsichtlich des Umfanges ist mir dies nicht möglich gewesen. Ich habe deshalb statt eines übermäßig starken die Verteilung der Darstellung auf zwei handliche Bände vorgenommen.

Die eingehende Betrachtung, die ich besonders drei Dingen gewidmet habe, der hansischen Schiffahrt und Schiffahrtspolitik, dem Verhältnis der Hanse zum westlichen Europa und dem kommerziellen Aufschwung der Holländer, ist, wie ich hoffe, gerechtfertigt. Denn Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Hanse sind die Träger ihres Seehandels, ihrer Größe. In den Beziehungen der Hanse zu den westeuropäischen Mächten beruht ihre Weltstellung. Und die Holländer sind die einzigen, die schon in diesem Zeitraum einen wirklich gefahrdrohenden Wettbewerb für die Hanse entwickeln, von dem sie in den folgenden Zeiten allmählich überwältigt worden ist.

Gern danke ich auch an dieser Stelle Herrn Professor Dr. Kunze, Stadtbibliothekar in meiner Heimat Stettin, für die freundlichst mir ermöglichte Benutzung der Druckbogen zum 6. Band des hansischen Urkundenbuchs, Herrn Dr. de Gruyter, Inhaber der Firma Georg Reimer, für das stets bereitwillige Entgegenkommen gegen meine Wünsche, sowie derjenigen, der die Arbeit gewidmet, für viele im Verlauf ihrer Entstehung getreulich und gern mitgetragene Mühe.

D. Z. London, Oktober 1905.

Daenell.

INHALTSVERZEICHNIS

DES ERSTEN BANDES.

Verbesserungen.

S. 28, Zeile 17 von oben ist zu lesen statt Schröder: Schneider.

ERSTES BUCH.

Die Hanse von der Erwerbung der großen Auslandsprivilegien bis zum ersten allgemeinen Statut c. 1356—1418.

I. Die Entstehung der Hanse 1356—1377.

1. Einleitung.

Im Laufe des 12. und 13. Jahrhunderts breitete sich das deutsche Volk erobernd und kolonisierend über die im Süden und Südosten die Ostsee begrenzenden Länder aus. Die Folge davon war, daß die Stellung des Ostseegebiets innerhalb des Weltverkehrs eine völlig andere wurde. Denn bisher war die Ostsee ein von den Skandinaviern und Slaven beherrschtes Meer gewesen. Deutsche Händler waren zwar schon seit dem 10. Jahrhundert in zunehmender Anzahl an ihren Küsten erschienen. Aber diese Verbindungen waren gleichwohl spärliche und bis ins 12. Jahrhundert waren die Ostseeländer vielmehr das Endgebiet byzantinischer und etwa auch arabischer Handelseinflüsse gewesen. Nun jedoch kamen sie politisch in ihren wichtigsten Teilen und wirtschaftlich bald sämtlich unter die Herrschaft der Deutschen. Erleichtert wurde der Umschwung in den wirtschaftlichen Verhältnissen dadurch, daß um dieselbe Zeit infolge der verheerenden Ausbreitung der Mongolen von Osten her nach Rußland und infolge der ausgedehnten Festsetzung der überaus unternehmenden italienischen Händler im griechischen Reich und an den Küsten des Schwarzen Meeres die Verkehrsbeziehungen und Handelswege des Südens zur Ostsee gestört, zum Teil durch die Italiener nach dem Nordrande des Schwarzen Meeres in ihre dortigen glänzenden Kolonialstädte abgelenkt wurden. So vollzog sich der für den Verlauf der Geschichte so folgenreiche Frontwechsel in der Stellung des Ostseegebiets.

Unter der Einwirkung der deutschen Besiedlung entwickelten die südlichen und südöstlichen Ostseeländer eine rasch zunehmende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Es wuchs die Erzeugung von

Rohstoffen, die großenteils Massengüter waren, und die Aufnahmefähigkeit für die Gebrauchs- und Luxusartikel, die im Westen und Süden Europas oder im Orient hergestellt und gewonnen und an der Schwelle Deutschlands und der Nordsee auf niederländischem Boden zu Markte gebracht wurden. Es war natürlich, daß die Deutschen auch die Vermittler eines Austausches zwischen beiden so verschieden mit Produkten ausgestatteten Wirtschaftsgebieten wurden. Unlösbar fest gliederten sie durch ihre Kolonisation und ihre Handelstätigkeit das Ostseegebiet dem germanisch-romanischen Kulturkreise des mittleren und westlichen Europa an und verbanden insbesondere die Länder der Ostsee und Nordsee zu einem einheitlichen zusammenhängenden Kultur- und Handelsgebiet. Von England und den Niederlanden, später auch von den französischen, spanischen und portugiesischen Küsten erstreckte sich dieses bis nach Nowgorod am Ilmensee und nach der obern Düna, von den Karpathen und den mitteldeutschen Gebirgen bis hinauf über die skandinavischen Völker. In ihm wurden die Kaufleute Niederdeutschlands, des alten diesseits und des neuen kolonialen jenseits der Elbe, schnell die einflußreichsten, in manchen Richtungen die ausschließlichen Inhaber des Handels und der Schiffahrt. Und wesentlich, wenigstens gegenüber den skandinavischen und slavischen Völkern, wurde ihnen die Gewinnung dieser Vorherrschaft erleichtert durch die Überlegenheit ihrer heimischen Städtekultur und ihres Bürgertums über die sozialen Zustände jener.

Der Besitz der kommerziellen Herrschaft über Mittel-, Nord- und Osteuropa machte aber die deutsche Kaufmannschaft und Schiffahrt auch dem europäischen Westen bald unentbehrlich. Denn sie eröffnete den Industrien des Westens, namentlich der Tuchindustrie Flanderns, neue weite Absatzgebiete im Osten. Sie beschleunigte dadurch den Übergang der niederländischen Bevölkerung zur Weberei und den andern damit zusammenhängenden Industrien, und dies wirkte wiederum belebend auf die Wollproduktion in England ein. Aber der Schwung des Handels und die Blüte der Industrie hingen bald zum großen Teile ab von den niederdeutschen Käufern. Und je mehr Flandern und später Brabant und dann die nördlichen Niederlande Gebiete mit überwiegender Städtekultur und Industrie wurden, um so unentbehrlicher wurden für sie die Getreidemassen der südbaltischen und livländischen Landschaften, deren Bringer die Deutschen waren. Und solange diese imstande

waren, hier als einzige oder doch weitaus wichtigste und leistungsfähigste Vermittler der auf den Märkten der Niederlande und Englands und weiterhin des Westens geschätzten Rohstoffe des Nordens und Ostens aufzutreten, war ihre Stellung im Westen unerschütterlich.

Die Nützlichkeit und Unentbehrlichkeit des deutschen Handels brachte es mit sich, daß seinen Trägern, den niederdeutschen Kaufleuten, bis in den Anfang des 14. Jahrhunderts Niederlassungsprivilegien, Handels- und Zollerleichterungen und Verkehrsvorzüge mancher Art in den verschiedenen Ländern ihres Verkehrsgebiets verliehen wurden. Ihre Rechte zu behaupten, und wo es erforderlich schien, noch zu verbessern, für Verletzung derselben aber Genugtuung zu erwirken mußte somit ihr Hauptbestreben sein. Aber dafür war Eins Vorbedingung. Sie mußten die Stellung des beherrschenden Handelsvermittlers innerhalb ihres Verkehrsgebiets behaupten können, mußten, mit anderen Worten, vor allem Herren bleiben der großen Grundlinie des Welthandels im nördlichen Europa, d. h. jener Verkehrsrichtung, welche die Küsten und Länder West- und Südwesteuropas mit dem Osten, den preußischen und livländischen Küsten und ihren polnischen, litauischen und russischen Hinterländern in Verbindung setzte. Denn in diese Hauptstraße des Handels mündeten auch die durch die deutschen und östlichen Flüsse vorgezeichneten Verkehrslinien des niederdeutsch-nordeuropäischen Tieflandes ein.

In der wirksamsten Weise erleichtert wurde der niederdeutschen Kaufmannschaft ihre Aufgabe durch die Gunst der geographischen Anordnung ihrer heimatlichen Wohnsitze innerhalb des nordeuropäischen Verkehrsgebiets. Ihr verdankte sie es wohl in erster Linie, daß sie ihre wirtschaftliche Vormachtstellung errungen hatte. Denn ihre Wohnsitze nahmen die lange Mittelzone jenes Gebiets längs der Nord- und Ostsee ein. In breitem Gürtel erstreckten sie sich vom Niederrhein und von der Südersee, der heutigen Zuydersee, bis hinauf zum Finnischen Busen nach Reval. Ihre Südgrenze verlief längs der deutschen Mittelgebirge und besaß in Thorn, Breslau und Krakau die am weitesten in den Osten vorgeschobenen Positionen. Fast alle wichtigen Handelsstraßen der nordeuropäischen Verkehrszone berührten oder durchzogen Niederdeutschland und wurden von dessen Städten beherrscht.

Das Interesse an der Beherrschung der Handels- und Verkehrsbewegung im nördlichen Europa und an der Verteidigung ihrer

Vorzugsstellung darin und im Auslande war den niederdeutschen Kaufleuten gemeinsam. Und das geographische Moment der Lage ihrer Wohnsitze war ebenfalls in hohem Grade geeignet, ihnen die überwiegende Gleichartigkeit ihrer merkantilen Bestrebungen und Ziele deutlich zum Bewußtsein zu bringen. Ein Gefühl der Zusammengehörigkeit wurde unter ihnen herrschend. Immer mehr begannen sie sich dem Auslande gegenüber als Einheit zu fühlen.[1]) Dies aber wirkte zurück auf ihre Städte. Auch sie wurden durch die Interessen ihrer Kaufleute einander genähert. Und territorial-politische Verhältnisse kamen für sie hinzu, um in engern oder weitern Kreisen der niederdeutschen Städte diese Bewegung zum Zusammenschluß zu fördern. Am klarsten aber war das Bewußtsein von der Notwendigkeit der Vereinigung der Kaufleute im Auslande und ihrer heimischen Städte ausgeprägt in Lübeck.[2])

Von allen deutschen Kolonialstädten des Ostseegebiets war Lübeck die weitaus älteste. Hier hatte das Deutschtum sich und seinem Handel das erste Einfallstor zur Ostsee geschaffen. Über Lübeck ging die Mehrzahl derjenigen, die aus dem alten Deutschland in den slavischen und lettischen Osten, der damals vom deutschen Volk erobert wurde, im 13. und 14. Jahrhundert auf dem Seewege oder zu Lande längs der Küste auswanderten. Über Lübeck in erster Linie blieben auch in den späteren Jahrhunderten das westelbische Niederdeutschland und namentlich der livländische Osten in Verbindung miteinander. Und der westfälische Stamm, dem Lübeck vorwiegend seine Bevölkerung verdankte, stellte auch noch im 15. Jahrhundert anscheinend den Hauptanteil an der Einwanderung nach Lübeck.

Es war von der allergrößten Bedeutung für das unvergleichlich schnelle und starke Emporblühen Lübecks, daß es der beste Eingangspunkt zum Ostseegebiet war. Denn gerade die Ostseeländer und der Verkehr mit ihnen waren es, was die Unternehmungslust aller Handel und Seefahrt betreibenden nördlichen

[1]) Vgl. auch die Ausführungen von W. Stein, Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts, 1. Kapitel.

[2]) Vgl. auch Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar, 3. Kapitel. Über die Wichtigkeit Lübecks für die hansische Geschichte vgl. K. Koppmann HR. (= Hanserezesse, bearb. v. K. Koppmann, im folg. bez. als HR. 1 mit den zugehörigen Bändezahlen, während die von von der Ropp u. D. Schäfer bearb. späteren Abteilungen bezeichn. sind als HR. 2 bezw. 3) 1. I Einleitung S. XXXII.

Völker seit der deutschen Besiedlung anspornte. Ferner hatten mehrere der wichtigsten Handelsstraßen des nördlichen Europa in Lübeck ihren Schnittpunkt. Vor allem führte der große westöstliche Straßenzug, dies Rückgrat des hansischen Handels, durch Lübeck. Denn noch bis hoch ins 14. Jahrhundert war wohl nicht der Sund, sondern die holsteinische Landstraße, die Hamburg mit Lübeck verband, die Hauptverkehrslinie zwischen dem Ostsee- und Nordseegebiet. Und wer aus West-, Mittel- und Oberdeutschland und noch entferntern Gegenden nach dem skandinavischen Norden oder dem preußischen und livländischen Osten und seinen Hinterländern reisen wollte oder umgekehrt, dem bot sich ebenfalls der Weg über Lübeck als der natürlichste und bequemste dar.[1]) Namentlich aber war für den skandinavischen Norden Lübeck der Hauptmarkt, und soweit die Nordländer außer Landes verkehrten, war ihr Hauptzielpunkt Lübeck.

Es erklärt sich aus diesen Momenten der geschichtlichen Entwicklung und der verkehrsgeographischen Bedingungen zunächst, daß keine andere deutsche Stadt so vielfältige kaufmännische und Schiffahrtsinteressen vereinigte, die gleichmäßig den Westen, Norden und Osten umspannten, daß keine ihr im Umfange des Handels und der Reederei annähernd gleichkam, kurz, daß sie wie selbstverständlich der leitende Mittelpunkt aller der Städte wurde, die sich nach der Mitte des 14. Jahrhunderts immer fester zur Hanse der deutschen Städte zusammenschlossen. Hier hatte der hansische Gedanke seine vornehmste Stätte. Hier fanden die Einigungsbestrebungen der niederdeutschen Kaufmannschaft und ihre den Handel und andere Verhältnisse im Auslande betreffenden Wünsche die verständnisvollste und weitestschauende Unterstützung und Leitung. Denn in keiner anderen Hansestadt durchdrangen sich zu irgendeiner Zeit die Bedürfnisse und Absichten, die die eine oder andere Gruppe der niederdeutschen Kaufmannschaft auf kommerziellem Gebiete hatte, so innig mit den Zielen, die Lübeck zum Vorteil seiner Kaufleute verfolgte.

Politisch und wirtschaftlich mit Lübeck eng verbunden erscheinen seine Nachbarstädte im Westen und Osten, Hamburg und Lüneburg, Wismar, Rostock und Stralsund, zusammen als die

---

[1]) Vgl. Fr. Bruns, Lübecks Handelsstraßen am Ende des Mittelalters, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1896 S. 44 u. ff.

wendischen bezeichnet; demnächst die niedersächsischen Binnenstädte. Die meisten von ihnen, ganz besonders aber die wendischen, nahmen in größerm oder geringerm Maße an den Vorzügen Lübecks teil. Daher standen unter der ganzen Menge der nachmaligen Hansestädte diese und ihre Interessen denen Lübecks am nächsten und bildeten seine zuverlässigste Gefolgschaft. Gestützt auf diese Genossinnen machte sich Lübeck am Ende des 13. Jahrhunderts zur anerkannten Vormacht auf der Ostsee, im skandinavischen Norden, im russischen Osten, im Bereiche der niederdeutschen territorialfürstlichen Gewalten. Auch den fernstehenden niederdeutschen Städten im Westen und Osten erschien Lübeck als „das Haupt unser aller". Die Überzeugung von der nachhaltigen Kraft der Stadt und der weisen Zweckmäßigkeit ihrer handelspolitischen Führung spricht sich aus in jenem Vertrauensvotum süderseeischer Städte vom Ende des 13. Jahrhunderts, „ihr anhangen zu wollen wie die Glieder dem Haupte".[1]) Ihre Lage im Schnittpunkt der großen Verkehrswege und inmitten nicht nur der Städte Niederdeutschlands, sondern des nordeuropäischen Handelsgebiets überhaupt ließ die Stadt obendrein als Ort für Versammlungen und Beratungen der niederdeutschen Städteboten in hervorragendstem Maße geeignet erscheinen; sie war, wie sie selbst einmal an Osnabrück schrieb, „gleichsam in der Mitte der Städte gelegen".[2]) Und die Reichsunmittelbarkeit gab der Stadt im Kreise der andern noch einen ganz besonderen Glanz von Selbstherrlichkeit und kraftvoller Geschlossenheit.

Und staunenswert in der Tat war die Unternehmungslust der Lübecker, namentlich im 13. Jahrhundert. In Riga erwarb Lübeck 1231, in Alt-Danzig 1298 einen Kaufhof als festen Stützpunkt zum Betriebe seines Handels im Düna- und Weichselgebiet. Im Samlande wollte es 1242 eine Kolonialstadt gründen, um seinem Handel einen ungehemmten Zugang nach Litauen im Gebiet des Pregel und Niemen zu verschaffen.[3]) Aber auch im Westen suchte es etwa gleichzeitig solche Bestrebungen zu verwirklichen. Denn 1252 trat es an die flandrische Regierung mit dem Vorschlage der Gründung einer deutschen Kaufleutestadt neben Damme, dem damals wichtigsten Hafen Flanderns bei Brügge, heran. Und die

---

[1]) Hans. UB. I. n. 1154, 1155.

[2]) HR. 1. I. n. 79.

[3]) Hans. UB. I. n. 240, 1288; n. 327.

Lübecker waren es auch, die über Flandern hinweg ihrem Verkehr nach den alten Umschlagsplätzen des Handels in Frankreich, den Messen der Champagne und Brie, besondere Vorzüge 1294 zu erwerben wußten.[1])

Auch die Kaufleute der andern niederdeutschen Städte und Landschaften waren erfolgreich im Auslande tätig, ihren Handel zu fördern und durch die Erwerbung von Vergünstigungen sicherzustellen, teils gesondert, teils vereint in umfassenderen Verbindungen der Kaufleute mehrerer Städte und Landschaften, zeitweise auch unter Führung und mit Unterstützung ihrer Städte, wenn das Ausland Schwierigkeiten machte oder den Besitzstand erworbener Rechte antastete. So erschien schon vorübergehend am Ausgange des 13. Jahrhunderts die Gesamtheit der niederdeutschen Städte unter Lübecks Vorgang als die Leiterin der Handelspolitik und die Vertreterin der Handelsinteressen ihrer Kaufleute. So wurden bis in den Beginn des 14. Jahrhunderts umfangreiche und sehr vorteilhafte Handelsrechte in den verschiedenen Ländern des nördlichen Verkehrsgebiets errungen, dadurch den deutschen Kaufleuten im Ausland ihre Stellung und das Feld ihrer Tätigkeit gesichert und erweitert. Wieder konnte nun die Kaufmannschaft ihren Unternehmungsgeist frei walten lassen. Die Städte selbst traten daher von der Leitung der Handelspolitik zurück, denn Anlaß zu engerer und dauernder Vereinigung lag für sie noch nicht vor. Wieder erfreuten sich nun die deutsche Kaufmannschaft und ihre Niederlassungen im Auslande wie zuvor weitgehender Bewegungsfreiheit und Unabhängigkeit. Bedurften sie ihrer heimischen Städte abermals zu ihrer Hilfe, so brauchten sie nur zu rufen.

Diese Kaufmannschaft war es nun, die während des nächsten halben Jahrhunderts die übermachten Errungenschaften ausbaute, nützte, weiterförderte in emsigster und glücklichster Tätigkeit. Denn gerade in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts war der Aufschwung des deutschen Handels allenthalben besonders groß. Und wahrscheinlich war diese Periode seine glänzendste und größte Zeit überhaupt, diejenige, in der er tatsächlich am vollständigsten Herr des Austausches zwischen Deutschland und den verschiedenen Völkern, aber auch zwischen diesen untereinander in vielen

[1]) Vgl. W. Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 88ff., 109.

Beziehungen wurde. Bedeutend wuchs in diesem Zeitraume der Verkehr mit Massengütern, der überwiegend Seeverkehr sein mußte. Immer bedeutender wurden daher die Anforderungen, die an den Schiffsbau und die Reederei in den deutschen Städten gestellt wurden. Der deutsche Schiffsbestand erfuhr eine große Vermehrung.

Die neue nachhaltige Ausbreitung und Steigerung der deutschen Handels- und Schiffahrtstätigkeit drängte nun aber den selbständigen Außenverkehr der den beiden nordischen Meeren anwohnenden Völker vollends zurück. Die Deutschen errangen über denselben und insbesondere im Wirtschaftsleben der skandinavischen Völkergruppe eine nahezu vollständige Herrschaft. Der Verkehr der Norweger nach den Niederlanden und namentlich nach England, der noch im Anfang des 14. Jahrhunderts lebhaft gewesen war, hörte im Laufe der nächsten 50 Jahre so gut wie völlig auf.[1]) Die dänische und schwedische Schiffahrt sank auf die Stufe dürftigster Küstenfahrt hinab und zeigte sich in nichtskandinavischen Häfen um die Mitte des Jahrhunderts kaum noch. Die russische stellte in dieser Zeit den Verkehr über die Ostsee gänzlich ein, nur nach Reval setzte sie ihn mit ihren kleinen Fahrzeugen fort.[2]) Die englische nach Norwegen, die englische, flämische und friesische nach dem Osten, die gotländische nach dem Westen wurden teils in ihrer Entwicklung für längere Zeit gehemmt, teils unterdrückt.[3]) Und folgerichtig arbeiteten die gemeinsamen Niederlassungen der deutschen Kaufleute im Auslande darauf hin, innerhalb ihres Handelsbereichs dem Verkehr der Fremden möglichst enge Schranken zu ziehen. So untersagte schon die jüngere Ordnung für das deutsche Kontor zu Nowgorod, die Skra, im Jahre 1296 den Mitgliedern des Hofs unter anderem jederart Kompagnie- und Kommissionsgeschäfte mit Wallonen, Flämingern und Engländern.[4]) Ein Recht

---

[1]) Vgl. Alex. Bugge, Studier over de norske byers selvstyre og handel, Kap. 2, Alex. Bugge, Handelen mellem Norge og England, Norsk histor. Tidsskr. 3. R. IV. Eine Straße der Norweger in Brügge ist erwähnt Hans. UB. III S. 474 Anm. 1.

[2]) HR. 1. IV n. 508.

[3]) Hans. UB. I n. 1154, 1155, Alex. Bugge, Gotländingernes Handel paa England og Norge omkring 1300, i. Norsk histor. Tidsskr. 3. R. V.

[4]) Lüb. UB. I S. 704, zur Datierung vgl. F. Frensdorff, Das statutar. Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod, i. Abhandl. der Göttinger Gesellsch. der Wissensch. 33 S. 31.

machten die deutschen Kaufleute und ihre Städte gegenüber den andern meeranwohnenden Völkern geltend, die beiden Meere zu verteilen und zu verbieten. Für sich selbst aber beanspruchten sie das Vorrecht freien und ungehinderten Verkehrs auf beiden.

Auch im Auslande selbst verbesserte die deutsche Kaufmannschaft ihre Stellung weiter. In Brabant erwarben 1315 die westdeutschen, besonders westfälischen Kaufleute einen großen und wichtigen Freibrief für ihren Handel.[1]) In Holland und Seeland erlangten die westfälischen und preußischen Kaufleute 1340 Vergünstigungen und außerdem die Lübecker.[2]) Vier Jahre später erwarb die deutsche Kaufmannschaft von König Philipp VI. von Frankreich einen Freibrief, in dem ihr der Genuß aller alten Rechte und Vorzüge auf den Messen der Champagne und Brie erneuert wurde, der ihr durch die Franzosen und die andern Fremden beeinträchtigt worden war.[3]) In England aber gerieten sowohl der Außenhandel wie auch die Finanzen des Landes und die Ausbeutung der Bergwerke während dieses Zeitraums in zum Teil große und längerdauernde Abhängigkeit von deutschen Kaufleuten, im besondern von westfälischen und niederrheinischen Kapitalisten.[4]) Wohl in keiner Zeit der Geschichte der Hanse ragen wie in dieser letzten Periode ihrer Vorgeschichte innerhalb der hansischen Kaufmannschaft im Westen soviele einzelne, durch bedeutenden Unternehmungsgeist, Einfluß und Reichtum ausgezeichnete Persönlichkeiten und Kaufmannsfamilien hervor. In Antwerpen war es namentlich der reiche Dortmunder Heinrich Sudermann, der dort auch eine Reihe von Stiftungen zu geistlichen und Wohltätigkeitszwecken errichtete und dessen Namen eine Straße der Stadt bis zum heutigen Tage trägt; auch der Soester Kaufmann Hartmann van Hellewaghe.[5]) Beide spielten aber zugleich auch in England eine sehr bedeutende Rolle und neben ihnen Hildebrand Sudermann und andere Angehörige

---

[1]) Hans. UB. II n. 266, wozu III S. 428, HR. 1. II n. 342 § 29, 30.

[2]) Hans. UB. II n. 658, 674, wozu III n. 88, 89, 669, 670. II n. 610, III n. 142 u. S. 472.

[3]) Hans. UB. III n. 32 u. Anm. 1, n. 658 u. Anm., n. 152.

[4]) K. Kunze, Hanseakten aus England, i. Hans. Gesch. Qu. VI S. XLII, K. Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 147ff. Hans. UB. II S. 336, III S. 25 Anm. 1 u. n. 657, n. 100 u. Anm. 2, S. 442 Anm. 1, n. 649 u. Anm. 1.

[5]) Hans. UB. III n. 680 u. Anm. 1.

dieses Geschlechts sowie Mitglieder bekannter, in der großen Mehrzahl westfälischer und niederrheinischer und zwar meist Kölner und Dortmunder Geschlechter, der Knipping, Afflen, Brakel, Revele, Muddepennyng u. a., vor allen aber der größte und rührigste Geldmann und Spekulant Tidemann van Limberg aus Dortmund. Wiederholt hat das Geld dieser Gruppe mächtiger und weitblickender Hansekaufleute während der zwanziger bis vierziger Jahre des 14. Jahrhunderts auch in den politischen Verhältnissen Englands und damit in den Fragen der europäischen Politik eine entscheidende Rolle gespielt.[1])

Die Bedeutung der Niederlassungen der niederdeutschen Kaufmannschaft im Auslande, — es handelte sich in erster Linie um diejenige in Nowgorod, in London und in Brügge —, aber auch ihr Selbstgefühl wurde stark vermehrt durch die allgemeine Steigerung, die der deutsche Handel während dieses halben Jahrhunderts erfuhr, sowie auch durch die Bewegungsfreiheit, die ihr die heimischen Städte ließen. Die Niederlassungen in ihrer Organisation und zentralen Stellung erschienen als die wahre und greifbare Verkörperung der gemeinsamen Handels- und Verkehrsinteressen der gesamten Kaufmannschaft Niederdeutschlands dem Auslande gegenüber. Bei ihnen lag die Vertretung und Vermehrung der gemeinschaftlichen Rechte und Freiheiten. Das Bewußtsein ihrer selbständigen Bedeutung tritt am deutlichsten hervor in dem Statut, das sich die Gesellschaft der deutschen Kaufleute in Brügge, das wichtigste, vielseitigste und einflußreichste aller hansischen Kontore, im Jahre 1347 gab. Es wurden darin die Behörden und Befugnisse der Genossenschaft, die Rechte und Pflichten ihrer Mitglieder, die Anlegung eines Statutenbuchs zwecks Eintragung aller Ordonnanzen, Willküren und Handelsgewohnheiten des Kontors angeordnet. Die Einteilung der Kaufmannschaft in Drittel, ein lübisch-wendisch-sächsisches, ein preußisch-westfälisch-niederrheinisches, ein gotländisch-livländisch-schwedisches, tritt hierbei völlig ausgebildet hervor.[2])

So wurde das Netz der deutschen Handelsbeziehungen durch mannigfache Hereinflechtung neuer und Verstärkung alter Fäden

---

[1]) Hans. UB. II S. 336 ff., III S. 442 Anm. 1.

[2]) HR. 1. I n. 143, vgl. Hans. UB. III n. 97, 573, 574. Unter den Schweden sind die deutschen Kaufmannschaften in schwedischen Städten, so besonders in Stockholm, Kalmar und Lödöse, zu verstehen.

immer enger und fester über das gesamte Handelsgebiet gezogen. Die Fühlung zwischen den Niederlassungen der deutschen Kaufleute in den verschiedenen Ländern wurde enger und enger, das Bewußtsein der Einheit innerhalb der niederdeutschen Kaufmannschaft stärker und allgemein empfunden. Erst jetzt fand die Bezeichnung Hanse, die zuerst in England im 13. Jahrhundert für die Genossenschaften der deutschen Kaufleute dort gebraucht worden war, auch Anwendung auf ihre andern Niederlassungen von seiten des Auslands wie von seiten ihrer Städte.[1]) Jedoch von dieser neuen und schnell allgemein üblichen Sitte, die deutschen kaufmännischen Genossenschaften als „Kaufleute von der deutschen Hanse" oder „Kaufleute des römischen Reichs, die in der deutschen Hanse sind", zu bezeichnen, war noch ein weiter Schritt bis zur Übertragung des Begriffs „Deutsche Hanse" auf die Städte selbst und deren Vereinigung. Erst die Nöte des deutschen Handels in den fünfziger bis siebziger Jahren des 14. Jahrhunderts, aber auch gleichzeitige heimische innere wie äußere staatspolitische Angelegenheiten der Städte machten aus der Hanse der deutschen Kaufleute im Auslande eine Hanse ihrer Heimatstädte. Diese trat nun endgültig an die Stelle ihrer auswärtigen Kaufmannshansen dem gesamten Auslande gegenüber und war fortan für alle Folgezeit das höchste führende Organ der deutschen Handelsinteressen und Handelspolitik.

---

2. Die Hansestädte und Flandern.

Von größter Wichtigkeit für die Geschichte der deutschen Hanse wurde das Verhältnis des deutschen Handels zu den Niederlanden, insbesondere zu Flandern. Denn die Grafschaft Flandern stand unter diesen an materieller und geistiger Kultur noch um die Mitte des 14. Jahrhunderts durchaus an erster Stelle. Der Glanz Flanderns aber beruhte auf seinem großartig entwickelten Städtewesen. Unvergleichlich bedeutende öffentliche Bauwerke erzählen noch heute von jener Zeit, als die flandrischen Städte wetteifern konnten mit den italienischen. Der riesige Belfried, von

[1]) D. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar, S. 251 ff.

dem sie überragt wurden, war der sichtbarste Ausdruck der Macht und Selbständigkeit dieser Gemeinwesen. In ihm hing die Bannglocke, deren Klang die Bürger zur Versammlung und zu den Waffen rief und die Märkte ein- und ausläutete. Und neben diesem Bau, in manchen Städten in Verbindung mit ihm ragt am eindrucksvollsten hervor die zinnengekrönte Tuchhalle, die herrlichste mit ihren edel geformten Spitzbogenfenstern und ihrem Zinnenkranz die zu Ypern, die bis zum Jahre 1364 vollendet wurde, während die Tuchhalle zu Brügge sich auszeichnet durch den kolossalen Belfried von 107 m Höhe inmitten ihrer Vorderfassade, der 1396 fertiggestellt wurde.

Gent, Ypern und Brügge waren die drei großen Städte Flanderns, die Hauptsitze der Industrie und des Handels. Sie bildeten in der Landesverfassung die drei sogenannten Glieder oder Lede, zu denen als viertes das Land von Brügge, das Freiamt, der Franc de Bruges, hinzukam. Sie hatten die kleinen Städte und das platte Land in politischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht unter ihre Herrschaft gebeugt. Sie hatten andererseits vom Landesherrn sich eine nahezu unabhängige Stellung erkämpft. Von diesen Städten war Brügge der Platz des größten internationalen Handelsverkehrs nicht nur in Flandern, sondern in der ganzen langen Umschlagszone zwischen dem nördlichen und dem südlichen Europa, die etwa von Wien und Lemberg ab sich über Ober- und Westdeutschland und Burgund bis zur flandrischen Küste hinzog. Vielleicht war Brügge bis in die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts der internationalste und belebteste Handelsplatz in Europa überhaupt.

Schon die Straßennamen der Stadt zeigen, daß hier der gesamte Handel Europas in der Tat seinen Stützpunkt und seine Beziehungen suchte. Es gab dort seit dem 13. Jahrhundert Straßen der Lübecker, Hamburger, Spanier, Bajonner, Engländer, Schotten, Florentiner, Gascogner, Venetianer, Dänen und Norweger u. a.[1]) Hierher brachten vor allem die niederdeutschen Kaufleute die Waren ihrer Heimat und des von ihnen wirtschaftlich beherrschten Nordens und Ostens von Europa und andrerseits erschienen hier die italienischen Kaufleute, die Beherrscher des südeuropäischen Handelsgebiets. Der Verkehr der Italiener nach Nordwesteuropa hatte bedeutend zugenommen, seitdem neben den bisher allein gepflegten Landverkehr

[1]) Vgl. Hans. UB. III, S. 474 u. das. Anm. 1.

auch ein Seeverkehr getreten war. Nach Vorangang einiger Privatleute nämlich, zuerst anscheinend der wagemutigern Genuesen mit ihren großen Lastschiffen, richteten Genua und Venedig im zweiten und dritten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts einen vom Staat organisierten und geleiteten regelmäßigen jährlichen Galeerendienst nach den Niederlanden mit einer Abzweigung von dort nach England ein. Nach anfänglichem Schwanken zwischen Brügge und dem zur See besser zugänglichen Antwerpen scheint die Tatsache, daß der Verkehr der Italiener bisher seinen Mittelpunkt in Brügge besessen hatte, daß auch die andern südeuropäischen Nationen diesen Platz bevorzugten und vor allem wohl, daß die hansische Kaufmannschaft dort ihren Stapel besaß, auch für die Richtung des italienischen Seeverkehrs entscheidend gewesen zu sein. Auch während des 15. Jahrhunderts residierten ihre Genossenschaften neben der hansischen in Brügge und hatten dort den Schwerpunkt ihres Verkehrs. Nur wenn der Handelsverkehr in Brügge tiefgreifenden Störungen unterlag, wie z. B. in den dreißiger und fünfziger Jahren des 15. Jahrhunderts, liefen die venetianischen Galeeren mit ihrer Ladung nach Antwerpen ein. Von Waren des nordeuropäischen Handelsgebiets erfreuten sich bei den Südeuropäern besonderer Wertschätzung etwa die niederländischen Tuche, deutsche Leinwand, Kupfer und Pelzwerk, das der hansische Kaufmann im slavischen Osten erwarb. Sie selbst bereicherten den Verkehr nördlich der Alpen durch die immer und überall begehrten Gewürze des Orients und andere Waren der Levante, wie seidene und andere kostbare Gewebe und namentlich den für die Färberei derzeit unentbehrlichen Alaun, sowie durch die Erzeugnisse ihres eigenen Bodens und ihres städtischen Gewerbfleißes. Wiederholt sehen wir im 14. und 15. Jahrhundert in der Preisgestaltung der Orientwaren auf dem Brügger und Londoner Markt den Einfluß sich widerspiegeln, den Störungen im Verkehr der Italiener mit dem Morgenlande hervorriefen.[1])

Der Markt zu Brügge aber war nicht von zeitlich begrenzter Dauer, wie es die Messen der Champagne oder die Märkte Antwerpens waren; und darin beruhten der Fortschritt und die Überlegenheit Brügges gegenüber diesen. Reederei und großer eigner

---

[1]) Die Nachweise vgl. bei Daenell, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 4f.

Handel mit dem Auslande wurden von der Bevölkerung Brügges und überhaupt Flanderns in verhältnismäßig geringem Umfange betrieben, nach dem Mittelmeergebiet so gut wie gar nicht[1]) und selbst nach der Ostsee sehr spärlich,[2]) am stärksten nach England und der westfranzösischen Küste. Ihr Hauptberuf war vielmehr das Maklergeschäft. Die Makler waren bezeichnenderweise seit dem Ausgang des 13. Jahrhunderts die reichste und angesehenste Zunft in Brügge, auch in Gent. Sie waren die Herbergswirte der fremden Kaufleute; diese und selbst die Bürger waren verpflichtet, sich ihrer bei allen Handelsgeschäften zu bedienen.[3]) Von diesem Zwange aber hatten sich die deutschen Kaufleute unter der Führung Lübecks schon im Anfange des 14. Jahrhunderts freigemacht. 1307 hatten sie von Graf Robert III. ein Privileg erlangt, durch das ihnen für ganz Flandern das Recht des freien Handels untereinander und mit beliebigen andern eingeräumt wurde. Sie waren dadurch der Verpflichtung, sich der einheimischen Makler bei ihren Geschäften zu bedienen, entledigt. Auch Brügge willigte im Jahre 1309 in diese Begünstigung der deutschen Kaufleute, machte aber dafür zur Bedingung, daß sie Wolle, Wachs, Pelzwerk, Kupfer, Getreide und andere Waren nach Brügge als Stapel und nicht anderswohin brächten.[4]) Bald darauf tat es weitere Schritte in der Feststellung seines Stapels.[5])

Wie das Handelsleben, die Kaufmannschaft von Flandern und Brügge von der jeweiligen Lebhaftigkeit des Fremdenverkehrs, von dem ungestörten Gange desselben abhing, so war das Gedeihen der gewerblichen Verhältnisse, namentlich des wichtigsten und weitaus bedeutendsten Gewerbszweigs, der Tuchmanufaktur, an ganz ähnliche Bedingungen geknüpft. „Car sans le drapperie ne pooient-il nullement vivre“, meinte der zeitgenössische Chronist

[1]) Vgl. Heyd, Levantehandel II, S. 707.

[2]) Vgl. etwa Hans. UB. IV, S. 436 Anm. 2, HR. 1. V n. 101 § 4, VIII n. 17, 557, 2, I n. 40.

[3]) Vgl. Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern etc., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902, S. 130; Pirenne, Gesch. Belgiens II. S. 226f., Ehrenberg, Makler, Hosteliers und Börse in Brügge vom 13. bis zum 16. Jahrh., i. Zeitschr. f. Handelsrecht 30, S. 408ff.

[4]) Hans. UB. II n. 154, 155; vgl. Stein i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902, S. 131f.

[5]) Vgl. Näheres dazu später im 2. Buch, II, 5. Kapitel.

Froissard im Jahre 1371 von den Flämingern.[1] Auch die flandrische Tuchmanufaktur war durchaus angewiesen auf gute Beziehungen zum Auslande, denn ihre Hauptabsatzgebiete befanden sich dort.[2] Sie hatte seit dem 13. Jahrhundert, seit dem schnellen Anwachsen des deutschen Verkehrs namentlich aus den Ostseestädten in der zweiten Hälfte desselben einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen. Nach ihrem Vorbilde blühte auch im benachbarten Nordfrankreich eine nicht unbedeutende Webeindustrie empor. Flandrische Weber verpflanzten die Tuchmanufaktur größern Stils in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts auch nach England, später belebten sie den Aufschwung der Tuchmanufaktur in Brabant und Hennegau, und seit der Wende des 14. Jahrhunderts entwickelten nach dem flandrischen Vorbilde auch holländische und niederrheinische Städte mit wachsender Rührigkeit diese Industrie.[3] Was die flandrischen Weber zuzeiten zur Auswanderung zwang, waren der Druck der innern politischen Verhältnisse, der Bürgerkriege in der Grafschaft, und dazu Versuche der Weber der großen Industriezentren Gent und Ypern, die Tuchfabrikation zu monopolisieren, in den vielen kleinern flandrischen Plätzen auszurotten, schließlich die Nahrungsschwierigkeit im allgemeinen, denn der eigne Körnerbau des übervölkerten Landes reichte in normalen Zeiten nur für wenige Monate zur Ernährung des Volkes hin.[4] Für die Ernährung seiner dichten gewerblichen Bevölkerung war Flandern angewiesen auf die Kornzufuhren, die der hansische Kaufmann aus den Ostseeländern, besonders aus Preußen herbeibrachte.[5] Auch als Abnehmer der flandrischen Tuche war dieser von entscheidendem Einflusse.

---

[1]) Froissard, Oeuvres, hg. v. Kervyn de Lettenhove, Chroniken Bd. 8, S. 97.

[2]) Zur Verbreitung und Wertschätzung der niederländischen Tuche an der Rheinstraße und in Oberitalien z. B. vgl. Al. Schulte, Der mittelalterliche Handel zwischen Westdeutschland und Italien I. S. 702 nach den Zolltarifen von Genua, Mailand, Basel und Straßburg.

[3]) Vgl. Hildebrand, Zur Gesch. der deutschen Wollindustrie, i. Jbb. f. Nat. ök. u. Stat. Bd. 7, S. 83f., Bd. 6, S. 230f.; Frensdorff i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878, S. 56ff.

[4]) Vgl. Libell of englishe Policye, hg. von Hertzberg & Pauli, S. 70, wo die Kornproduktion Flanderns nur auf den 12. Teil des jährlichen Bedarfs geschätzt wird (1436).

[5]) Vgl. die hansische Drohung gegen Flandern HR. 1. VII n. 437 S. 262.

Für den Betrieb seiner Tuchindustrie aber bedurfte Flandern andrerseits Spaniens, Schottlands und noch viel mehr Englands, denn diese Länder lieferten ihm den unentbehrlichen Rohstoff, die Wolle. Es war daher vollständig richtig, wenn die flandrischen Lede einmal erklärten, die Wohlfahrt des Landes beruhe auf zweierlei, auf Kaufmannschaft und Webeindustrie; blieben die Osterlinge, die Hansen der Ostsee, weg, so gerate beides ins Stocken, denn der Handel sei wie eine große Kette, bei der immer Glied in Glied fassen müsse.[1] Und nicht unrichtig, nur einseitig war es, wenn das Büchlein von der englischen Staatsklugheit 1436 den Flämingern zurief: Ihr webt das meiste Tuch aus unserer Wolle; der allein verdanken eure Städte ihr Gedeihen; jedes englische Wollausfuhrverbot muß euch zur Unterwerfung unter den Willen Englands zwingen.[2]

So wiesen die wirtschaftlichen Erfordernisse des Landes auf Freundschaft mit England und mit dem hansischen Kaufmanne hin. Aber gerade der ersten Forderung wurde von Graf Ludwig I., dem Herrn des Landes, nicht entsprochen, als er Stellung nehmen mußte in dem Riesenkampfe zwischen England und Frankreich, der mit Unterbrechungen von 1339—1453 gedauert und auf die gesamten Verhältnisse in Westeuropa bestimmenden Einfluß ausgeübt hat. Er schloß sich Frankreich an und verbot den Handelsverkehr mit England. Aber König Eduard III. antwortete mit einem doppelten Verbot, der Wollausfuhr nach Flandern, der Tucheinfuhr nach England und stürzte dadurch Flandern schnell in eine furchtbare wirtschaftliche Krisis, Arbeitslosigkeit und Hungersnot. Das war zuviel für die Bevölkerung der gewerbetreibenden Städte. Gent erhob die Waffen gegen den Grafen, und der allmächtige Leiter und Held der Bewegung, deren politisches Streben die Verbindung mit England war, wurde der reiche Jakob van Artevelde, ein Mitglied der Tuchhändlergilde in Gent. Dem Beispiele Gents aber folgte das übrige Flandern. Das Land wurde das Schlachtfeld für die beiden großen Mächte.[3]

Der Verkehrsfrieden litt unter den Kapereien der Westmächte,

---

[1]) HR. 2. IV n. 444 § 3, 4 (1455).

[2]) Libell of engl. Policye S. 69; vgl. Schanz, Englische Handelspolitik, I. S. 4 Anm. 3.

[3]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 120, 122ff.

denen vor den flandrischen Küsten die reichste Beute winkte. Die Sicherheit der städtischen Rechtspflege ließ nach, die Privilegien der hansischen Kaufleute genossen keine Beachtung mehr, weil die Finanzwirtschaft Brügges erhöhter Zolleinnahmen bedurfte. Schon Anfang der fünfziger Jahre drangen die Kaufleute und Städte des lübischen Drittels der Hanse auf Abbruch des Verkehrs mit Flandern, indessen gelang es Brügge, sie zu beschwichtigen.[1]) Denn die einsichtigen Elemente in Brügge empfanden sehr wohl die Tragweite aller dieser Vorgänge; sie erkannten als das größte Unheil, das dieselben nach sich zu ziehen drohten, die Entfremdung der auswärtigen Händler.[2])

Schwankend und unsicher war die Stellung des hansischen Kaufmanns im Lande. Zudem erhob sich im Schoße des hansischen Kontors selbst Zwietracht über die Behandlung der brennenden Fragen, über Vorsitz und Wortführung der Älterleute, wenn die Drittel gemeinsame Handlungen vorzunehmen hatten. Endlich entschlossen sich die Städte zu einem entscheidenden Schritte. Im Sommer 1356 erschien eine zahlreiche Gesandtschaft der drei Drittel der Hanse, Vertreter von Lübeck, Hamburg und Stralsund, von Dortmund, Soest, Thorn und Elbing, von Wisby und den livländischen Städten unter Führung des Vertreters von Lübeck Heinrich Pleskow in Brügge. Sie bestätigte die Beschlüsse des Kontors von 1347, ergänzte und erweiterte sie durch eine schärfere Abgrenzung der Befugnisse der Älterleute, durch Ausstattung dieser mit obrigkeitlichem Charakter, durch schärfere Hervorkehrung der Autorität der Städte und ihrer Sendeboten. Mit andern Worten: die Städte, deren Kaufleute die Genossenschaft zu Brügge bildeten, vereinigten sich und ordneten dieselbe ihrer Oberleitung für künftig unter. Die jährliche Aufzeichnung der Ältermänner der Drittel war die Folge dieser Änderung im Verfassungsverhältnis des Kontors zu den Städten.[3])

Und nun, als die heimischen Städte selbst die Vertretung der Interessen ihrer Kaufleute in die Hand nahmen, gewann das Verhältnis der Hanse zu Flandern Energie und Nachdruck. Am

---

[1]) Hans. UB. III n. 221, HR. 1. I. n. 158—171.

[2]) Hans. UB. III S. 232 Anm. 1.

[3]) HR. 1. I. n. 200, 201, vgl. Stein, Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute in Brügge passim.

20. Januar 1358 tagten in Lübeck bevollmächtigte Boten des lübisch-sächsischen Drittels und der preußischen Städte. Auch der teilweisen Zustimmung des gotländischen Drittels waren sie versichert. Noch schwankten die Städte in ihren Erlassen über die Bezeichnung ihrer Vereinigung; aber schon in der Ordonnanz, die sie auf diesem Städtetage erließen, gebrauchten sie zum ersten Male die kurze, nachmals allgemein übliche Wendung: „stede van der dudeschen hense".[1]) Die Tagfahrt setzte die vergeblichen Klagen gegen den Grafen und Brügge, namentlich gegen die dortigen Makler in Beschlüsse um, die das Abhängigkeitsverhältnis Flanderns vom deutschen Kaufmanne ausnutzen sollten und bestimmt waren, Flandern auszuhungern, die flandrische Tuchindustrie lahmzulegen. Die Einstellung des Verkehrs mit Flandern wurde beschlossen und auch auf Mecheln und Antwerpen ausgedehnt, zu deren Abtretung Graf Ludwig II. den Herzog von Brabant im Vertrage zu Ath 1357 genötigt hatte.[2]) Den einzelnen Hansestädten sollte es unmöglich gemacht werden, die Wucht einer allgemeinen hansischen Handelssperre durch Fortsetzung des Verkehrs mit dem verbotenen Lande abzuschwächen. Es war den Leitern der hansischen Politik klar, wo die schwächste Seite jeder aggressiven Städtebundspolitik lag. Der Sitz des Kontors ward in das politisch selbständige nordniederländische Nachbarland, nach Dordrecht, verlegt. Solche Stapelverlegungen waren in der deutsch-flandrischen Handelsgeschichte bereits wiederholt vorgekommen und erfolgten auch später. Der Mangel an gemeinschaftlichem Grund- und Hausbesitz, an gemeinsamen Wohn- und Lagerräumen der Genossenschaft erleichterte dieselben im Gegensatz zu den andern Stapeln der deutschen Kaufleute in England, Norwegen und dem slavischen Osten, die durch ihren Häuser- und Höfebesitz viel mehr an den Ort gefesselt waren.

In Dordrecht, das damals noch der Haupthandelsplatz Hollands war, suchte der Regent Herzog Albrecht von Bayern den deutschen Handel durch Verleihung von Privilegien, die den flandrischen des deutschen Kaufmanns nachgebildet waren, 1358 dauernd festzuhalten. Sie fußten auf dem Privileg, welches preußische und westfälische Kaufleute 1340 für ihren Verkehr in Holland erworben hatten; aber die fortschreitende Vereinigung der niederdeutschen Kauf-

[1]) HR. 1. I. n. 212 § 10.
[2]) HR. 1. I. n. 212, III n. 13.

mannschaft zu einer einzigen großen Gesamtheit zeigte sich darin, daß das Recht zur Benutzung dieser Freiheiten ausgedehnt wurde auf die ganze in der Brügger Genossenschaft geeinte deutsche Kaufmannschaft.[1])

Die Seele der energischen Angriffspolitik gegen Flandern war Lübeck, das überhaupt vom 13. bis 16. Jahrhundert jederzeit die Leiterin der hansischen Handelspolitik gegenüber Flandern gewesen. In Lübeck wurden die wirkungsvollen Beschlüsse gefaßt, dort die Klagen der Städte gegen Flandern eingereicht.[2]) Groß war der Eindruck, den das Vorgehen der Städte machte, allgemein der Anschluß an ihre Verfügungen. Auch für Bremen mag diese Kraftentfaltung der Städte ein Grund mit gewesen sein, seine ablehnende Haltung gegen die Gemeinschaft der Städte, die es über 70 Jahre behauptet hatte, aufzugeben, und sich in „das Recht des gemeinen Kaufmanns" wiederaufnehmen zu lassen. Nur das süderseeische Kampen, eine Stadt mit besonders weit und reich nach dem Westen und nach der Ostsee verzweigtem Handel, verständigte sich mit Flandern, erhielt die Privilegien, die zuvor die deutschen Kaufleute besessen hatten, und versprach dagegen, Flandern mit den nötigen Gütern aus dem Osten versorgen zu wollen.[3]) Außerdem aber suchte Graf Ludwig als Ersatz für den ausbleibenden hansischen Verkehr eine Kaufmannschaft in sein Gebiet zu ziehen, deren Bedeutung für den nordeuropäischen Handel damals erst in den Anfängen stand; er errichtete für die Kaufleute von Amsterdam und ganz Holland einen Stapel ihrer Fettwaren in Antwerpen.[4])

Die hansische Kaufmannschaft richtete sich in Dordrecht ein. Sie schloß zusammen mit Dordrecht einen Vertrag mit der Burggräfin von Seeland über das Auslegen von Schiffahrtszeichen vor der Maasmündung zur Sicherung des Seeverkehrs.[5]) Vergeblich waren die Versuche des Grafen von Flandern, mit dem Hochmeister des deutschen Ordens in Preußen und seinen Städten Sonderverhandlungen anzuknüpfen, die er in der Hoffnung unternahm, daß die besonderen Interessen namentlich des Ordens zur Loslösung Preußens von der hansischen Politik führen würden. Denn der

---

[1]) Hans. UB. III n. 396, vgl. II n. 658.

[2]) HR. 1. I. n. 212—214; vgl. von der Osten, Die Handelssperre des deutschen Kaufmanns gegen Flandern, S. 12ff.

[3]) HR. 1. III n. 250—252.

[4]) Hans. UB. III S. 173 Anm. 4.

[5]) Hans. UB. III n. 414.

Orden hatte auf Grund seines Bernsteinmonopols und seines Getreides, aber auch anderer Landesartikel einen eigenen immer bedeutender werdenden Handel mit dem Westen organisiert. Auch Köln ließ sich nicht von der Verbindung der Städte abziehen, obwohl Flandern die alte Eifersucht der Stadt auf ihre jüngere glücklichere Handelsrivalin Lübeck aufzustacheln suchte und auch auf die Schäden hinwies, die dem umfangreichen Weinhandel der Kölner durch die Handelssperre zugefügt würden. Köln, das durch die Wirren in Flandern und die Verletzungen der Privilegien auch empfindlich getroffen war, beantragte im Gegenteil bei Lübeck die Verschärfung der Sperre, damit durch Hunger der Widerstand desto schneller gebrochen werde.[1]) Schon war in der Tat in Flandern eine Hungersnot ausgebrochen.

Unter solchen Umständen kam es am 14. Juni 1360 nach mehreren vergeblichen Verhandlungen zum Friedensschlusse. Die vermittelnde Tätigkeit eines angesehenen Kölner Kaufmanns, des Ritters Sander Jude, der dafür von der Stadt Brügge ein Ehrengeschenk erhielt, scheint die Verständigung gefördert zu haben.[2]) Die Forderungen der Städte, die weit über die anfänglichen Anerbietungen Flanderns hinausgingen, wurden zum größten Teile bewilligt. Die bisher genossenen Privilegien wurden bestätigt und durch Zusätze, die von den Städten aus den gemachten Erfahrungen abgeleitet waren, ergänzt. Wesentliche Fortschritte im Handelsrecht gegen die frühere Zeit stellten sie dar. Das Maklergeschäft und die Maklergebühren wurden in einer besonderen Urkunde geregelt. Alle gewährten Gerechtsame wurden nicht an den Stapel zu Brügge allein geknüpft, sondern auf Niederlassungen der deutschen Kaufleute in ganz Flandern ausgedehnt. Ausgestellt und besiegelt wurden sie nicht nur vom Landesherrn, sondern auch von den drei großen Städten. Gleichwertig neben ihrem Herrn übernahmen Gent, Ypern und Brügge die Mitbürgschaft und Verpflichtung für die Beobachtung der hansischen Privilegien. Sie stellten überdies einen Revers aus, daß diese auf ihren und des Landes besondern Wunsch erteilt seien, d. h. der Hanse gegenüber erklärten sie sich in erster Linie haftbar für vorkommende Verletzungen derselben.[3])

---

[1]) HR. 1. III n. 256.

[2]) HR. 1. III n. 268 § 2.

[3]) Hans. UB. III n. 495—503.

Aber Flandern vergaß doch auch seiner Helfer nicht. Kampen erhielt im wesentlichen dieselben Privilegien zugebilligt und ebenso Nürnberg, das wie Kampen die günstige Gelegenheit benutzt hatte, den eigenen Handel auf Kosten des hansischen zu erweitern.[1])

Nach dem Friedensschlusse wurde die Handelssperre von den Städten aufgehoben. Aus Dordrecht kehrte das Kontor nach Brügge zurück. Damit wurde das große holländische Vorzugsprivileg gegenstandslos. Holland griff 1363 auf den Freibrief vom Jahre 1340 zurück. Der Zolltarif wurde beträchtlich erweitert, in den meisten Sätzen erhöht. Die aus dem flandrischen Privileg entlehnten Vorteile wurden gestrichen. Der Kreis der Genießenden aber blieb die Gesamtheit der hansischen Kaufleute.[2])

Der Handelskrieg mit Flandern brachte die Hansestädte in ihrer Vereinigung nach allen Seiten hin dem Auslande als die Leiter der Handelspolitik zum Bewußtsein. Das größte Kontor der deutschen Kaufmannschaft hatten sie zum Vollzugsorgan ihres Willens heruntergedrückt.

Auch in den andern Ländern ihres Handelsgebiets führten auf anderen Wegen, unter anderen Verhältnissen zwingende Notwendigkeit und eigenes Streben die deutschen Städte zu entsprechenden Zielen und Erfolgen. Als die neuen Grundlagen des Verhältnisses zu Flandern von den Städten erkämpft waren, hatte sich im Norden schon der Knoten geschürzt, der nur mit dem Schwerte wieder zu lösen war.

---

3. Die Hansestädte und der Norden.

Nur Rohstoffe und einige Lebensmittel brachten die nordischen Länder Norwegen, Dänemark, Schweden und Finnland hervor. Schweden lieferte als wichtigsten Exportartikel Kupfer aus den Gruben Westmanlands Siende Härad, Gorunda und Norbo.[3]) Stockholm war der Hauptausfuhrhafen für Osemund, das im

---

[1]) Hans. UB. III S. 251f., vgl. IV S. 6 Anm. 3, n. 10—12, 15—18.

[2]) Hans. UB. IV n. 82.

[3]) Styffe, Bidrag till Skandinaviens Historia I n. 37, 46, Hans. UB. IV n. 498 u. Anm. 3.

Auslande so geschätzte Eisenerz.[1]) Gern bezahlten die schwedischen Herrscher und Großen ihre Bedürfnisse mit Anweisungen auf Eisen- und Kupferlieferungen. Lübisches Kapital belebte den Betrieb der schwedischen Metallwerke. Waldprodukte, Felle und Pelzwerk lieferten Schweden, Finnland, Südnorwegen, Erträge der Viehzucht und des Landbaues Dänemark, Schonen und Südschweden, der Seefischerei in reichstem Maße Dänemark und Norwegen. Bergen war der Hauptplatz des Stockfischexports. An der Südspitze Schonens, in Skanör und Falsterbo, wo der Sund einmündet in die Ostsee, vereinigten sich Zubereitung, Verpackung und Versand des Herings, der im Sunde seit etwa dem Ausgange des 12. Jahrhunderts in größter Menge von den Dänen gefangen ward.

Dagegen fehlten dem Norden eigene Industrie und eigner Handelsstand so gut wie völlig. Aus dem Westen bezog er die Tuch- und Leinengewebe,[2]) die Luxuswaren des Südens und des Orients, von dort und aus den deutschen Städten die Nutz- und Luxusartikel gewerblicher Tätigkeit, die westlichen und rheinischen Weine, aus den Städten der Nord- und Ostseeküste das beliebte Bier der blühenden Brauindustrien in Bremen, Hamburg, Lübeck und Wismar.[3]) Dazu kamen noch zwei alles überragende Bedürfnisse, Salz und Getreide. Das nötige Salz wurde zum größten Teile von der Lüneburger Saline geliefert, der Vertrieb desselben ruhte fast ganz in Händen Lübecks und allenfalls auch Wismars. Noch stand die Nutzbarmachung des westfranzösischen sogenannten Baiensalzes für den Norden und die Ostseeländer in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in den Anfängen. Für Getreide, das Norwegen, die Kernlande Schwedens und Finnland zu keiner Zeit, das auch Dänemark, Süd- und Mittelschweden bei mäßigen eigenen Erträgen nicht entbehren konnten,[4]) war Niederdeutschland das große Exportgebiet, Bremen mit dem Wesergebiet, Hamburg mit den Elbländern, die wendischen Küstenlande zwischen Elbe und Oder und das preußische Ordensland nebst dem Weichselgebiet. Auch Livland erzeugte häufig Getreideüberschüsse.

---

[1]) Über Verarbeitung, Verpackung usw. vgl. Styffe, Bidrag I S. CI. Vgl. Hans. UB. VIII n. 686.

[2]) Vgl. z. B. Aarsberetninger fra det Kgl. Danske Geh. Archiv V n. 14.

[3]) Vgl. z. B. Aarsberetninger etc. V n. 9 S. 17, HR. 1. I n. 323, 475 § 6.

[4]) Dänemark produzierte hin und wieder Überschüsse. Ausfuhr von Malz und Gerste findet sich gelegentlich sogar für Stockholm erwähnt.

Nicht ohne schwere Kämpfe gelangte der deutsche Handel im Norden zu seiner vorherrschenden Stellung. In Dänemark und Schweden allerdings war der Widerstand, auf den er stieß, nicht so groß. Hier wurde er auch besonders stark gefördert durch die Zuwanderung und Niederlassung zahlreicher handel- und gewerbetreibender Deutschen seit dem 12. Jahrhundert. In vielen dänischen Städten löste sogar das deutsche Recht das ursprüngliche dänische ab und die dänische Regierung erleichterte in jeder Richtung den Deutschen das Vordringen, vor allem wohl deshalb, weil ein nationaler Bürgerstand nicht vorhanden war, der dadurch hätte geschädigt werden können.

Anders verhielt sich der deutschen Einwanderung gegenüber die schwedische Regierung. Auch sie zwar hatte nichts dagegen, daß die Deutschen zahlreich sich im Lande niederließen. Nur verlangte schon Jarl Birger 1251 von ihnen, daß sie auf die Bewahrung ihres heimischen Rechts und ihres Volkstums verzichteten und sich durchaus Schweden zu sein gewöhnten.[1]) Aber wenigstens das letztere geschah nicht. Die im Verlaufe der folgenden 100 Jahre offenbar starke deutsche Einwanderung erhielt nicht nur dauernd das Nationalbewußtsein der Übergesiedelten rege, sondern vermochte sie auch, nach politischer Anerkennung ihrer Eigenart zu streben. In Wisby besaßen sie diese bereits seit dem 12. Jahrhundert, gesetzlich bestand der Rat der Stadt halb aus Goten, halb aus Deutschen. In den fünfziger Jahren des 14. Jahrhunderts aber setzte König Magnus für die Verfassungen aller schwedischen Städte die völlige rechtliche Gleichstellung des deutschen Elements in Schweden mit dem schwedischen fest, die Hälfte ihrer Bürgermeister und Ratsherren sollte aus Deutschen bestehen. Auf dieser Rechtsgrundlage hat dann das deutsche Element seine selbständige politische Bedeutung innerhalb der schwedischen Städte bewahrt bis zum Jahre 1471.[2])

So bildeten nun die eingewanderten deutschen Kaufleute und Handwerker den politisch gleichberechtigten, wirtschaftlich wahr-

---

[1]) Hans. UB. I n. 448, vgl. i. allgem. Al. Bugge, Studier over de norske byers selvstyre og handel, S. 172 ff.

[2]) Vgl. jetzt Clason, Stockholms återfunna stadsböcker från medeltiden, i. Svensk hist. Tidsskrift 23 (1903) S. 41 ff., wodurch die Behauptungen von einer zeitweisen, fast an Alleinherrschaft grenzenden Stellung der Deutschen im Rate Stockholms abgetan sind.

scheinlich überlegenen, an Zahl sehr beträchtlichen Bruchteil der Bevölkerung der schwedischen Handelsplätze Stockholm, Kalmar, Lödöse und anderer. Und die Zeit der mecklenburgischen Herrschaft in Schweden von 1364—1389 trug wesentlich dazu bei, das Selbstgefühl dieser deutschen Bevölkerungselemente zu stärken, die schwedischen Häfen und das schwedische Land in noch größerem Maße dem deutschen Handel zu öffnen. Ein Fernverkehr nach dem Westen Europas wurde von Schweden aus wohl direkt so gut wie gar nicht unterhalten, sondern für die Kaufmannschaft z. B. von Åbo und Stockholm vermittelt durch die Revaler, Danziger und Lübecker.[1]) Über die Ostsee hinweg vor allen Dingen nach Reval, Danzig und Lübeck wurde dagegen von Schweden und Finnland selbst ziemlich lebhafter Verkehr unterhalten. Andererseits rief der ständige deutsche Verkehr nach Stockholm und Lödöse dort allmählich deutsche Handelsfaktoreien ins Leben, die von der Landesherrschaft gestattet und mit bestimmten Rechten bedacht und deren Angehörige als Mitglieder der Hanse in ihrem Verkehr mit den Niederlanden vom Kontor zu Brügge zum Genuß der hansischen Privilegien zugelassen waren.[2]) Dieselbe Entwicklung erfolgte in schonischen und dänischen Verkehrsplätzen, in Malmö, Kopenhagen und Ripen, und sie tritt schon früher hervor in norwegischen, in Bergen, Opslo und Tunsberg.

Jedoch hatte sich viel schwerer als in Dänemark und Schweden der deutsche Kaufmann seine Stellung in Norwegen zu erkämpfen, dafür war dieselbe aber auch hernach desto bedeutender und fester. Noch im Anfange des 14. Jahrhunderts trat unter König Hakon V. ein Rückschlag gegen die Fortschritte und Vorzüge der Deutschen im Lande ein. Die Erlaubnis zur Ausfuhr von Stockfisch und Butter wurde für Ausländer 1316 an die Bedingung der Einfuhr vornehmlich von Getreide geknüpft. Im Jahre 1331 wurde ihr Aufenthalt und Handelsbetrieb in Bergen auf die Dauer der Marktzeit, d. h. die Zeit vom 3. Mai bis 14. September, beschränkt u. a. m.[3]) Noch besaß Norwegen damals einen blühenden Eigenhandel nach England und den Niederlanden, und bestand ein lebhafter Verkehr der Engländer und Schotten nach Norwegen. Jedoch alle diese

[1]) Vgl. z. B. Hans. UB. VI, S. 330 Anm., S. 335 Anm. 2.
[2]) HR. 1. V n. 392 § 26,10, Hans. UB. VIII n. 951.
[3]) Vgl. Bruns, die Lübecker Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II, S. V ff.

Verhältnisse änderten sich schnell unter König Magnus. Die starke Herrschgewalt, die Hakon V. noch ausgeübt hatte, wurde von ihm nicht festgehalten, die strenge Handhabung der Landesgesetze gegen die Fremden ließ nach. König Magnus erkaufte 1343 die Geneigtheit der wendischen Städte und der hansischen Kaufleute durch die Verleihung eines Verkehrsprivilegs für Norwegen. Der Einfuhrzoll wurde herabgesetzt, die Zollbelastungen aus König Hakons V. Zeit wurden aufgehoben, sämtliche ältere Handelsfreiheiten bestätigt.[1])

Damit gewann der hansische Handel in Norwegen die rechtliche Grundlage, an die sein nunmehr bedeutender Aufschwung anknüpfte. Die Verdrängung der Norweger von den Meeren wurde schnell vollständig. Seit Beginn des 15. Jahrhunderts verlautet für mehr als hundert Jahre nichts von einem eigenen Seeverkehr der Norweger, nur 1466 wird einmal ein norwegisches Schiff in Sluys erwähnt.[2])

Der Verkehr der Engländer nach Bergen verminderte sich mehr und mehr. An die Stelle beider traten die Deutschen. Und erst jetzt bildeten sich auch die dauernden Niederlassungen der deutschen Kaufleute in den Formen und nach dem Vorbilde der großen hansischen Auslandskontore, so in Opslo und Tunsberg,[3]) von wo aus sie sich Ein- und Ausfuhr des söndenfjeldschen Norwegens untertan machten. Erst jetzt taucht auch die feste Niederlassung deutscher Kaufleute in Bergen, dem Brennpunkte des nordenfjeldschen Norwegens, hervor.[4]) Der direkte Handel nach den Schatzlanden der Krone, d. i. dem Norden Norwegens und den norwegischen Inseln zwischen Grönland und Schottland, blieb den Fremden zufolge eines für diese Gebiete verhängnisvollen Handelssystems der nordischen Herrscher verboten. Für diese Gebiete sollte Bergen der Stapelplatz bleiben.[5]) Hier aber bauten die deutschen Kaufleute in der Folgezeit jene merkwürdige Faktorei aus, die oft geschilderte „deutsche Brücke“ mit ihren nachmals dreißig nebeneinander am

---

[1]) Hans. UB. III n. 13, vgl. i. allgem. Sars, Udsigt over den norske Historie III S. 2ff., Al. Bugge, Studier etc. S. 169ff., derselbe, Handelen mellem England og Norge i. Norsk hist. Tidsskr. 3. R. IV.

[2]) Hans. UB. IX S. 166 Anm. 2.

[3]) Hans. UB. III S. 37 Anm. 2, S. 169 Anm. 2, HR. 1. I n. 196.

[4]) Hans. UB. III n. 70, 169, IV S. 11 Anm. 1. Vgl. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. VIIf.

[5]) Hans. UB. III n. 136, vgl. I n. 1144.

Hafen liegenden Höfen und dem eigentümlichen Leben ihrer Insassen in den schmalfrontigen, aber tiefen Häusern. Streng hielt das Kontor auf Abgeschlossenheit gegen die norwegische Stadtbevölkerung, seine Haltung war ihr gegenüber trotzig und gewalttätig und entsprang dem Bewußtsein der Macht, die es durch seine fast monopolartige Beherrschung der norwegischen Volkswirtschaft über Land und Leute besaß. Denn die deutschen Händler zogen im Widerspruch mit den Privilegien der Einheimischen den Groß- und Kleinhandel nach allen Richtungen an sich.[1])

Die Selbständigkeit des deutschen Kaufmanns und Handels in Norwegen besaß eine nicht zu unterschätzende Stütze an den starken Siedelungen deutscher Handwerker, die auch in allen bedeutenden norwegischen Verkehrsplätzen vorhanden waren, so in Bergen, Trondhjem, Opslo und Tunsberg. Anscheinend nach dem Hauptgewerbe, das sie betrieben, wurden sie kurzweg als die deutschen Schuhmacher bezeichnet, waren aber in verschiedene Ämter gegliedert, so in Bergen in die Schröder, Goldschmiede, Pelzer, Scheerer, Bäcker und als führendes Amt die Schuhmacher.[2]) Sie bildeten Sondergemeinden in den norwegischen Städten, sie standen zum König als von ihm anerkannte Genossenschaften in besonderem Miets- und Schutzverhältnis, wohnten auf königlichem Grund und Boden, genossen Befreiung von verschiedenen Bürgerpflichten in den Städten und beanspruchten für diese ein Monopol des Handwerksbetriebs.[3]) Sie schlossen sich ebenfalls scharf gegen Gemeinschaft mit den Norwegern ab und ihr enger Zusammenhang mit der deutschen Kaufmannschaft, namentlich in Bergen, erhielt ihr Nationalgefühl rege. Denn sie standen nicht, wie es hätte sein sollen, unter den norwegischen Gesetzen, sondern unter der Gerichtsbarkeit des Kontors und unter den Privilegien der Hanse. Und selbst bis in die innern Angelegenheiten der deutschen Ämter wußte das Kontor seine leitende und anordnende Tätigkeit zu erstrecken; mit ihm zusammen vereinbarten z. B. die Schuhmacher zu Bergen im Jahre 1412 ihre Amtsrolle.[4]) In beiden

[1]) Vgl. für Tunsberg Hans. UB. IV n. 37.

[2]) So 1451, Hans. UB. VIII n. 42 § 21.

[3]) Vgl. für Bergen Hans. UB. IV n. 338, 423, 725, für Trondhjem daselbst n. 339, 543, 588, für Opslo daselbst III n. 291, IV n. 781 u. Anm. 1, V n. 795, 880.

[4]) Hans. UB. V n. 1054. Vgl. auch die Auseinandersetzungen zwischen den Schuhmachern und dem Kontor 1379, das. IV n. 658, u. 1408, das. V n. 859.

Gruppen lebte das Bewußtsein ihrer Interessengemeinschaft gegenüber den Norwegern, und die Stellung der einen war durch den Rückhalt an der andern so besonders fest und sicher.

Der eigne Seehandel der Dänen war zwar nicht groß in den beiden letzten Jahrhunderten des Mittelalters, doch war er keineswegs bloß Nachbarschaftsverkehr in kleinen Fahrzeugen nach den wendischen Städten, wie es fast ganz der schwedische und finnische nach den preußischen und livländischen war, sondern er blieb erheblich mehr Fernverkehr. Dänische Kaufleute, namentlich aus Ripen, verkehrten wie vor alters anscheinend ziemlich lebhaft nach Brügge und Sluys und überhaupt den Niederlanden während des 15. Jahrhunderts.[1]) Dänische Große aber, wie die Lembecks in Jütland, Bischof Peter von Roeskilde und andere, besaßen Seeschiffe von zum Teil beträchtlicher Größe und suchten mit ihnen im internationalen Frachtgeschäft Verdienst.[2]) Doch ging im Jahre 1468 das Urteil der Engländer über die dänische Schiffahrt dahin, daß Dänemark keine eigne Schiffahrt und Seeleute habe, sondern angewiesen sei auf die Hansestädte.[3]) Im Verhältnis der deutschen Kaufleute zum dänischen Reich ergab die wichtigsten Beziehungen der Hering des Sundes. Eingehende Würdigung[4]) hat seinerzeit die eigenartige Rolle erfahren, die Skanör und Falsterbo, die beiden kleinen Fischerplätze an der Südspitze von Schonen, im Verkehrsleben Nordeuropas gespielt haben. Denn dort an der Ausmündung des Sundes in die Ostsee besaß der Verkehr, soweit er sich nicht auf der derzeit wichtigsten Handelsstraße Nordeuropas über Hamburg und Lübeck durch Holstein bewegte, bis um die Wende des 14. Jahrhunderts einen Umschlagsplatz von großer Bedeutung zwischen den Anwohnern der Nordsee und der Ostsee. Alljährlich in der Zeit nach dem 25. Juli bis in den Oktober fand diese Messe statt. Zeit und Gelegenheit derselben aber ergab sich durch das Zusammenströmen der fremden Händler und Schiffer

---

[1]) Vgl. z. B. Delepierre et Priem, Documents etc. de la Flandre Occidentale 2. Ser. I, S. 66, Hans. UB. VI n. 14 u. Vorbemerkung, n. 183 § 9, 343, 1073 u. Anm. 2, HR. 1. VI n. 385 § 16, HR. 2, II n. 252, III n. 311 § 8, Hans. UB. IX n. 63, S. 166 Anm. 2 Schluß.

[2]) Vgl. Hans. UB. IV n. 172, V n. 457, HR. 1. IV n. 428, 430, VIII n. 983.

[3]) Hans. UB. IX n. 523 § 1 f.

[4]) Vgl. D. Schäfer, Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen, Hans. Gesch. Qu. IV Einleitung.

und Gewerbetreibenden, die den Hering, dessen Fangzeit dann war, von den Dänen in Empfang nahmen, für den Versand zurichteten und in Tonnen einlegten und verluden. Übrigens beschränkte sich dies geschäftige Treiben nicht auf Skanör und Falsterbo, sondern es entfaltete sich im Laufe der Zeit auch in anderen südschonischen Hafenplätzen, sowie in Dragör auf Amager, wo vornehmlich Angehörige süderseeischer Städte, und auf Bornholm, wo Danziger und Greifswalder vorzugsweise verkehrten.[1]) Es waren vorwiegend Deutsche von der Nordsee und Ostsee, in deren Händen der Vertrieb des Herings lag und die ihn zur europäischen Handelsware von großer Wertschätzung machten. Um der Tätigkeit ihrer Angehörigen auf den schonischen Verkehrsplätzen feste Unterlagen zu geben, erwarben deutsche Städte seit dem 13. Jahrhundert einzeln von den dänischen Herrschern dort Grund und Boden, eine sogenannte Fitte, Zollvergünstigungen und andere Verkehrs- und Aufenthaltserleichterungen in großem Umfange. Auf ihrer Fitte, die mit den erforderlichen Baulichkeiten ausgestattet war, besorgten die Bürger ihre Angelegenheiten unter Leitung eines Vogts, der jedes Jahr zu Beginn und für die Zeit der Schonenreise von der Stadt bestellt und in vielen Städten gern aus dem Kreise ihrer Ratsherren gewählt war. Denn sein Amt war schwer und umfangreich. Er hatte die Interessen seiner Stadt und seiner Mitbürger dort nach allen Richtungen hin zu vertreten und war mit Gerichts- und Polizeigewalt über sie ausgestattet.[2])

Die Beteiligung der Hansestädte am Verkehr mit den nordischen Ländern war keine so allgemeine, die Gesamtheit der Städte umfassende, wie sie im Verkehr mit dem Osten oder dem Westen vorhanden war. Denn die livländischen Städte besaßen zu Dänemark nur sehr geringe, zu Norwegen anscheinend gar keine Handelsbeziehungen und standen, und zwar vorwiegend Reval, nur zu Finnland und Stockholm in lebhafteren. Auch die preußischen Städte waren stärker beteiligt nur am Verkehr mit Schweden und Finnland, Danziger Kaufleute hatten ihre Lieger in Stockholm und Åbo;[3]) ihr Handelsinteresse an Schonen wurde

[1]) Vgl. für Greifswald, Hans. UB. IV n. 648, 684, V n. 1078, für Danzig das. IV n. 957, 974, V n. 639, 640 und zahlreiche Belege i. d. HR. 1. II—V.

[2]) Vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV, S. CXXXVIff. u. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar, S. 255ff.

[3]) HR. 1. VII n. 828.

erst wie das der westeuropäischen Nichthansen in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts lebhafter. Auch mit Bergen unterhielten sie im 14. Jahrhundert Verkehr. Aber die wendischen Städte wußten diesen mehr und mehr zu unterdrücken. Die pommerschen Städte pflegten nur zu Schonen lebendigere und mit der Zeit noch wachsende Beziehungen. Der Verkehr zwischen den binnenländischen Hansestädten und dem Norden war im ganzen ebenfalls sehr gering. Zwar vertrieben Kölner gelegentlich ihren Wein auf Schonen und finden sich Spuren von Handelsverbindungen westfälischer Städte mit Schweden und Schonen noch im 15. Jahrhundert, mit Bergen aber standen nur die sächsischen Städte und zwar zumeist über die wendischen Häfen, aber auch über Bremen in Verkehr. Auch Bremen selbst unterhielt gewiß nicht ganz geringfügige Handelsbeziehungen zu Schonen und Bergen. An beiden Stellen aber wurde sein Verkehr wie auch der der andern genannten Städtegruppen erheblich übertroffen durch die süderseeischen Städte Kampen, Deventer, Zütfen, Harderwijk, Zwolle und Staveren. Jedoch den weitaus größten und gleichmäßig auf alle drei nordischen Länder verteilten Handel hatten die wendischen Städte, voran Lübeck, die in unmittelbarster, zentraler Nachbarschaft zum Norden gelegene Städtegruppe, entwickelt.[1])

Unter diesen Umständen aber konnten die Beziehungen zum Norden zur Vereinigung der Gesamtheit der deutschen Städte, zur Förderung ihrer Einheit nur in geringem Maße beitragen. Sie waren in der Hauptsache nur ein wichtiger Faktor für den dauernden und besonders engen Zusammenhang der wendischen Städte untereinander. Mit diesen waren andere Handelsmächte, hansische und nichthansische, in stärkerem Maße nur am Verkehr mit Schonen beteiligt und an der Freiheit und Sicherheit der Schiffahrt im Sunde interessiert. Nur in Beziehung auf Schonen und auf die Sundschiffahrt konnten daher die wendischen Städte, wenn nötig, die andern zu gemeinsamer Aktion um sich zu sammeln, eine allgemein-hansische Politik zu treiben versuchen.[2])

Der Verkehr mit den nordischen Ländern, namentlich der Handel mit dem schonischen Hering und dem Stockfisch, war von

[1]) Vgl. auch mit Bezug auf Norwegen hierzu: Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II, S. XIV ff.

[2]) Vgl. auch die Ausführungen von W. Stein, Beiträge, S. 6 ff.

sehr großer Wichtigkeit für den Wohlstand der wendischen Städte. An jenem waren sie am meisten beteiligt, in diesem besaßen sie fast ein Monopol, und das deutsche Kontor zu Bergen besaß von Anfang an und erhielt immer stärker ein wendisch-lübisches Gepräge. Allerdings stand ihr Zwischenhandel zwischen West- und Osteuropa, was Umfang, Gewinn und Bedeutung für ihren Gesamthandel und ihre Stellung im Weltverkehr anbelangte, sehr wahrscheinlich über ihrem Verkehr mit dem Norden, aber dieser war namentlich für die kleineren Händler und die Handwerker der wendischen Städte ein wichtiges, vielleicht das wichtigste Verkehrsgebiet, aus dem diese Kreise der Bevölkerung ihren soliden Wohlstand schöpften, dessen Beeinträchtigung, sei es durch Zollerhöhungen oder Verkehrsunsicherheit im Norden oder anderes, sie jedesmal schnell in Erregung versetzte.

Ein Menschenalter lang hatte die schwedische Herrschaft über Schonen auch den Handel beeinträchtigt; als aber 1360 der Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag diese Provinz wieder mit Dänemark vereinigte, schien auch dem deutschen Handel die erneute Sicherung seiner Stellung und Interessen in Schonen zu winken.

Waldemar Atterdag jedoch verfolgte andere Ziele. Dänemarks Befreiung von jedem fremden Joche, das war, nachdem er 1340 mit Unterstützung Lübecks und der wendischen Städte die Herrschaft über das zerrüttete Land übernommen hatte, das Ziel seines Strebens.[1]) Mit diesem aber verband sich untrennbar noch ein zweites; das neubegründete Reich sollte in einer starken selbständigen Königsgewalt seinen Mittelpunkt erhalten. Alle Stände unterwarf des Königs Finanzpolitik.[2]) Eine Reihe fürstlicher Zeitgenossen handelte nach denselben Vorsätzen, so vor allen Kaiser Karl IV., König Kasimir der Große von Polen, Winrich von Kniprode, der größte Hochmeister des deutschen Ritterordens. Alle diese Herrscher wußten auch die Vorteile des Handels und Verkehrs und der wirtschaftlichen Erschließung ihrer Länder für ihre Finanzpolitik in ausgiebigster Weise fruchtbar zu machen. Auf umfassende finanzielle Hilfsquellen hatte Waldemar bis 1360 die

[1]) Vgl. Erslev, Dronning Margrethe S. 2ff., dagegen Reinhardt, Waldemar Atterdag passim. Zur Würdigung Waldemars auch Schäfer, Hansestädte, S. 168ff., 546ff.

[2]) Über die Stimmung der Dänen vgl. Script. rer. danic. VI, S. 229.

königliche Macht in Dänemark neubegründet. Die Eroberung Schonens machte ihn zum Herrn reichlich und sicher fließender Zolleinkünfte, die er durch Erhöhung der Abgaben schnell noch bedeutend zu steigern versuchte.

Die wendischen Städte, die Hauptinteressenten am schonischen Verkehr, waren schließlich geneigt, in des Königs Forderungen zu willigen. Da warf er sich im Hochsommer 1361 in Fortsetzung des Kriegs gegen Schweden, wo man mit Spannung seit dem Frühjahr seine Vorbereitungen verfolgt hatte,[1]) auf Wisby, die alte Hansestadt und vor dem glanzvollen Emporsteigen Lübecks Brennpunkt des Ostseeverkehrs. Am 28. Juli 1361 öffnete die Stadt nach einer verlorenen Schlacht die Tore. Wohl bestätigte der König bereits einen Tag nach der Unterwerfung die Privilegien der Stadt und vermehrte sie,[2]) und die Bürger lösten das in ihren Mauern lagernde hansische Gut durch Zahlungen von der Plünderung aus. Dennoch versetzte die leichte Eroberung der Bedeutung der Stadt einen weiteren schweren Stoß. Sie brach den Rest mannhaften Selbstgefühls der Bevölkerung. Jahrhundertelang blieb die Insel nun unter dänischer Herrschaft, ein steter Zankapfel zwischen Dänen und Schweden.

Die Eroberung Gotlands, das durch seine Lage im Mittelpunkt der Ostsee fast alle Küsten und Verkehrsstraßen des Meeres beherrschte, bedeutete den ersten Versuch, eine dänische Seeherrschaft über die Ostsee zu begründen. Auch nach dieser Richtung empfanden die deutschen Städte eine Beeinträchtigung ihrer Bewegungsfreiheit durch Waldemar. Schon 1356 hatten Hamburg und die über Hamburg nach Westen verkehrenden Kaufleute in der Besetzung und Befestigung Helgolands durch den König die Absicht einer Behinderung des Seeverkehrs geargwöhnt.[3]) Als aber Dänemark nun die freie Verfügung der Städte über die Ostseegewässer antastete, kam schnell Leben und Bewegung in die Städte. Schon am 7. September 1361 schlossen in Greifswald die Städte Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Anklam, Stettin, Kiel, Bremen und Kolberg mit den Abgeordneten der nordischen Könige Magnus und Hakon ein Kriegsbündnis gegen Waldemar.

[1]) Hans. UB. IV n. 9.
[2]) Hans. UB. IV n. 21.
[3]) Hans. UB. III n. 363.

Das Ziel der Städte sprach der Bündnisvertrag klar aus: Überlassung von Helsingborg, Malmö, Skanör, Falsterbo im Falle der Eroberung Schonens an die Städte auf unbestimmte Zeit, keine Veräußerung Schonens ohne Befragung der Städte. Vollständig Herren wollten die wendischen Städte an diesem wichtigsten und gewinnreichsten Brennpunkte ihres Erwerbslebens und des allgemeinen Verkehrs werden. Das Verkehrsprivileg für Schonen, das nordischerseits allen an dem Bündnisse teilnehmenden Städten am 9. September zugestanden ward, war das erste allgemein hansische auf diesem Gebiete. Es beruhte auf den lübischen Freibriefen für Schonen und brachte auch Lübecks weitergehende Wünsche zum Ausdruck. Auch vergaßen die Städte nicht, gleichzeitig die Vergünstigungen für ihre Kaufleute in Schweden und besonders Norwegen vermehren zu lassen.[1])

Um die Heranziehung der anderen Städte zu tätiger Hilfeleistung bemühten sich die wendischen zunächst nicht sonderlich, doch erwarteten sie von den preußischen, livländischen, süderseeischen, von Flandern und besonders von Kampen die Beobachtung ihres gegen Dänemark erlassenen Verkehrsverbots.

Die Erwartungen der Städte wurden schwer getäuscht. Die nordischen Bundesgenossen blieben im entscheidenden Augenblicke aus, die Niederlage der städtischen Flotte vor Helsingborg im Juli 1362 war die Folge. Sie waren nicht stark genug, ohne die Hilfe von Fürsten Dänemark zu besiegen. Aber auch eine allgemeine Verkehrssperre gegen Dänemark erwies sich als undurchführbar. Auch diesmal waren es Kampen und seine Nachbarstädte, die unbekümmert um die Mahnungen der kriegführenden Städte den Verkehr fortsetzten. Untätig schaute deren Flotte im Sunde der Niederlage der wendischen zu, einen Monat später aber bestätigte Waldemar den Kampenern alle in Dänemark erlangten Privilegien, so daß sie noch im selben Jahre dem Handel auf den schonischen Märkten ungestört nachgehen konnten. War das ein für ihre Neutralität zuvor vereinbarter Preis? Zugeständnisse Waldemars an andere Städte des süderseeischen Westens folgten in den nächsten Jahren.[2]) Auch die preußischen lehnten die Berücksichtigung der

---

[1]) Hans. UB. IV n. 28.

[2]) Schäfer, Hansestädte, S. 587 ff. Hans. UB. IV n. 54. Für Hertogenbosch das. S. 28 Anm. 1, für Staveren n. 97, für Zütfen n. 155.

Wünsche der wendischen Städte ab. Herr der Lage, schraubte Waldemar die Zollabgaben der deutschen Kaufleute in unerhörter Weise hinauf. Auch ihnen gegenüber sollten seine Finanzpläne nun verwirklicht werden. Überdies gingen ihnen die norwegischen Vorrechte verloren. Als König Hakon 1363 Waldemars Tochter Margrethe heiratete und mit diesem sich versöhnte, begann schnell in Norwegen eine feindliche Politik gegen den deutschen Handel. Dagegen mußten es die Städte als Gewinn betrachten, daß 1364 Hakons Vater Magnus durch Albrecht III. von Mecklenburg mit Unterstützung seines bedeutenden Vaters Albrecht II. des schwedischen Throns beraubt wurde.[1] Nach Lage der politischen Verhältnisse war die neue mecklenburgische Herrschaft in Schweden auf das Wohlwollen der Städte angewiesen, deren Verkehrsfreiheiten hier denn auch ungeschmälert fortbestanden.

Für die lübisch-wendische Politik kam es in erster Linie darauf an, den Stillstand, den sie mit Dänemark abzuschließen sich gezwungen gesehen hatte, zur Bildung einer neuen zuverlässigeren Koalition auszunützen, die nach den gemachten Erfahrungen alle Seehandel treibenden deutschen Städte fest umfassen mußte. Allerdings war ihr Verhältnis zu Kampen sehr gespannt.[2]

---

4. Weitere Festigung der Verbindung der Städte.

Trotz des anscheinenden Mangels an Zusammenhangsgefühl zwischen den Städten wurden aber auch diese Jahre für die fortschreitende Verdichtung und Umwandlung der Kaufmannshanse in eine Hanse der Städte von größter Bedeutung. Zunächst für das Verhältnis der auswärtigen Niederlassungen ihrer Kaufleute zu den heimischen Städten. Das Streben der Städte blieb bei der Unterstellung des Brügger Kontors unter ihren Willen nicht stehen.

In Nowgorod am Ilmensee befand sich die große Niederlassung der deutschen Kaufleute für den Handel mit dem russischen Osten.

---

[1]) Vgl. Rydberg, Sverges Traktater med främmande Makter, II n. 362f., 367, 369, 373f.

[2]) HR. 1. I. n. 321 § 13.

Die Eigenart und die mannigfachen Besonderheiten dieses Verkehrs brachten es mit sich, daß schon früh, längst ehe das Bedürfnis darnach in den Niederlassungen zu Brügge und London erwachte, für dies Kontor Statuten, die Skra von Nowgorod, das geltende Recht für den Hof, seine Insassen, seinen Handelsbetrieb, sein Verhältnis zu den Eingeborenen, aufgezeichnet waren. Sendeboten von Lübeck und Wisby, den Städten, die die oberste Leitung des Kontors ausübten, erschienen 1361 in Nowgorod, prüften die Skra, nahmen eine neue Zusammenstellung des gewordenen Rechts vor und riefen dem Kontor das alte Verhältnis in Erinnerung, daß es für jedes neue Statut, wenn anders dasselbe Rechtskraft erlangen solle, die Zustimmung von Lübeck und Wisby sowie auch der Städte Riga, Dorpat und Reval einzuholen habe. Damit war auch diesem Kontor der Wille der Städte, eine Kontrolle zu führen, nachdrücklich ausgesprochen worden. Und der Hansetag der Städte lübischen und gotländischen Drittels am 24. Juni 1366 bestätigte die Verfügungen jener Gesandtschaft und befahl dem Kontor aufs neue ihre Beachtung.[1]) Zugleich gebot er dem Brügger Kontor anläßlich einer eigenmächtig erlassenen Verfügung, künftighin erst für jede die Zustimmung der Städte nachzusuchen.[2]) Und dieselbe Verpflichtung legte er unter Androhung von Strafe der jungen Niederlassung in Bergen auf, deren Konsolidierung wahrscheinlich kaum über 20 Jahre alt war, die auf große Zeiten selbständigen Schaltens also noch nicht zurückblicken konnte und daher den Städten unselbständiger gegenüber stand.[3]) Überdies erteilte er ihr eine Reihe von Satzungen. Schon ein Jahr zuvor hatte das Kontor eine Anzahl grundlegender Statuten beantragt, und Lübeck hatte sie mit teilweisen Änderungen genehmigt. Die Übermacht Lübecks sprach sich auch hier in der Forderung aus, daß jeder Rechtszug vom Kontor an eine Stadt lübischen Rechts zu erfolgen habe.[4]) Weniger umschrieben gewesen war ursprünglich das Rechtsverhältnis beim Nowgoroder Kontor. Dort hatte schon seit dem Ende des 13. Jahrhunderts Lübeck sich selbst zur

---

[1]) Hans. UB. III S. 360, HR. 1. III S. 17f., I n. 376 § 26 u. Anm. 1, n. 385; vgl. F. Frensdorff, Das statutarische Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod, i. Abh. d. Göttinger Ges. d. Wiss. 34 S. 45.

[2]) HR. 1. I n. 376 § 10, 380, vgl. II n. 86 § 18.

[3]) HR. 1. I n. 376 § 32, 384.

[4]) HR. 1. I n. 357, 358, vgl. n. 357a.

Oberinstanz gemacht und 1373 wurde diese Stellung gegenüber den Ansprüchen Wisbys von den Städten endgültig als zu Recht bestehend anerkannt.[1])

Jedoch der Hansetag zu Lübeck, Mittsommer 1366, hatte noch in anderer Richtung eine ganz besondere Bedeutung. Zum ersten Male versuchten die Städte für ihre ganze Gemeinschaft eine Anzahl von grundlegenden Verfassungsbestimmungen festzustellen und ihnen bindende Kraft für alle Hansestädte zu verleihen:

Niemand darf an den hansischen Privilegien Anteil haben, der nicht Bürger einer Hansestadt ist;[2])

Niemand darf Ältermann in Brügge, Bergen, Nowgorod sein, der nicht Bürger einer Hansestadt ist;[3])

Niemand darf Nowgorod besuchen, wenn er nicht zum Mitgenuß der hansischen Privilegien berechtigt ist;[4])

Wer in Zeiten eines Krieges der Hanse mit dem Auslande um Vorteils willen sein hansisches Bürgerrecht aufgibt, darf in keiner Hansestadt als Bürger wiederaufgenommen werden;

Verfestungen in einer Hansestadt gelten für alle Hansestädte;

Niemand darf Strand- und Raubgut hausen und handeln.[5])

Dazu fügten die Städte Beschlüsse, die auch ihren inneren und territorialpolitischen Verhältnissen gegenüber eine energische Sammlung der Widerstandskräfte bezweckten. Sie wurden unter dem lebendigen Eindrucke eines noch nicht beigelegten Aufstands der Bürgerschaft in Bremen gegen den Rat, der Verbindung des Stadtherrn mit den Aufständischen gegen Aufrührer und gegen feindselige Landesherrn gefaßt.[6])

Die angeführten Satzungen zeigen den Weg, den die Städte betraten, um ihre Hanse über die ihrer Kaufleute hinweg zum herrschenden Organ der Handelspolitik zu machen. Wachsende Schwierigkeiten und wachsende Konkurrenz, die das Ausland dem deutschen Handel machte, hatten die Städte wieder zur Vertretung ihrer Kaufleute aufgerufen. Als ihre vornehmste Aufgabe betrachtete diese Hanse der Städte die Wahrung der von ihren

---

1) HR. 1. I n. 296 § 15, 376 § 8, II n. 69.

2) HR. 1. I n. 376 § 11.

3) HR. 1. I n. 376 § 12, 26.4, 380, 384, wozu n. 358, 385.

4) HR. 1. I n. 376 § 13.

5) HR. 1. I n. 376 § 14, 16, 17.

6) HR. 1. I n. 376 § 6, 7, 27, vgl. i. allgem. später im 3. Buch.

Kaufleuten im Auslande errungenen Stellung. Ein durchaus defensiver Charakter, ein abschließender, monopolistischer Zug beherrschte sie. Dadurch daß die Vertretung der Handelsinteressen aus den einzelnen Pflanzstätten des deutschen Handels im Auslande in die Ratskollegien der Städte verlegt ward, wurde eine wirkliche planvoll arbeitende, nachdrückliche Handelspolitik überhaupt erst möglich. Unleugbar hat diese Umwandlung die Energie des niederdeutschen Handelslebens ganz bedeutend gehoben.

Die Statuten dieses Lübecker Hansetags stehen am Anfange einer Bewegung, die die Festigung der städtischen Verbindung durch den Ausbau einer weitangelegten Bundesverfassung zu erreichen hoffte, einer Bewegung, als deren Leiter, wenn nicht Urheber Lübeck und die allgemeinen Interessen seiner eigenen mächtigen Kaufmannschaft zu erkennen sind.[1])

5. Die Erwerbung der Privilegien in Dänemark und Norwegen.

Der deutsche Handel in den dänischen Gewässern, in Schonen, in Norwegen wurde von Jahr zu Jahr schwieriger und von größern Verlusten heimgesucht. Auch die preußischen Kaufleute hatten trotz der von ihnen beobachteten Neutralität schwer über Vergewaltigungen durch König Waldemar und seine Beamten zu klagen. Aber die imposante Macht des Ordensstaats, die Schlagfertigkeit seiner militärischen Kräfte unter der segensreichen Regierung Winrich von Kniprodes, beides gestattete den Preußen, eine viel entschiedenere Sprache zu führen. Jedoch verhielten sich die wendischen Städte gegen ihre Bündnisanträge 1366 ablehnend, mochte es nun Erbitterung sein, weil sie 1362 von den preußischen im Stiche gelassen waren, oder Mißtrauen in die eigenen Kräfte beim Mangel fürstlicher Bundesgenossen, oder die Besorgnis, durch die Verbindung mit der Ordenspolitik sich der eigenen Selbständigkeit des Handelns zu begeben. Da kam den Preußen von anderer Seite her ein Bundesgenosse. Auch Kampen und die süderseeischen

[1]) Vgl. später im 3. Buch.

Städte sahen sich in ihren Erwartungen auf Waldemar getäuscht. Am 11. Juli 1367 gingen preußische und süderseeische Städte, denen sich holländische und seeländische und sogar die Kaufleute Englands und Flanderns, die am Verkehr auf Schonen und im Sunde interessiert waren, anschlossen, in Elbing ein Bündnis gegen Dänemark und Norwegen ein.[1]) Da erst begann auch die Annäherung der wendischen Städte. Wollten sie sich nicht politisch und vielleicht auch merkantil beiseite geschoben sehen, so mußten sie durch Anschluß an die neue Koalition die Herrschaft über sie zu erlangen suchen. Man wird dem Einflusse bestimmter Personen diese Kräftigung der wendischen Politik zuschreiben dürfen. Im Jahre 1363 war, soweit sich feststellen läßt, zum ersten Male ein Bergenfahrer, der in den hansisch-norwegischen Verhandlungen nachmals vielgenannte Hermann van Osenbrügge, in Lübeck Ratsherr geworden, was auch später selten genug geschehen ist.[2]) Im selben Jahre war in Lübeck Jakob Pleskow, in Stralsund 1362 Bertram Wulflam in den Rat gewählt, beide waren schon 1364 Bürgermeister.[3]) Beide weit vor allen andern Politikern der Hanse waren diejenigen Männer, die auch dem Norden gegenüber jene Politik der Sammlung ins Werk setzten, die im Westen von so großen Erfolgen begleitet gewesen war. Beide haben dann jahrzehntelang der hansischen Politik wie der nachfolgenden Generation hansischer Politiker ihren Stempel aufgeprägt.

Die Elbinger Verabredungen, die in einem Handelsverbot gegen die nordischen Reiche und Schutzmaßregeln für die Schiffahrt gipfelten, alles weitere einer Tagfahrt zu Köln vorbehielten, suchte die wendische Politik auszubauen zu einem allumfassenden Angriffskriege gegen Dänemark und Norwegen nach Verbindung mit zuverlässigen und notwendigen fürstlichen Bundesgenossen.[4])

In Köln errangen die wendischen Städte in dem Bündnisse vom 19. November 1367 einen fast vollständigen Sieg aller ihrer Forderungen. Die gesamten seestädtischen Gruppen der niederdeutschen Küste zwischen Nowgorod und Brügge wurden vereinigt zu einem Angriffsbunde gegen Dänemark und Norwegen. Die

---

[1]) Hans. UB. IV n. 215, vgl. S. 82 Anm., HR. 1. I n. 400 § 3, 402 § 1.

[2]) Vgl. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. CXLIV.

[3]) Über Pleskow vgl. Brehmer i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 55f., über Wulflam vgl. Fock, rügensch-pommersche Geschichten III S. 179.

[4]) HR. 1. I n. 411 § 2.

Gewinnung fürstlicher Bundesgenossen, Schwedens, Mecklenburgs, Holsteins, wurde den wendischen Städten gestattet, aber alles Risiko solcher Verbindungen, freilich auch alle Vorteile sollten die wendischen allein auf sich nehmen. Der Kriegsplan wurde in den Hauptzügen entworfen, mit einem besonderen Zoll, dem sogenannten Pfundgelde, zur Deckung der Kriegskosten, wie schon im Jahre 1362 der hansische Ausfuhrhandel belegt.[1]) Den Verkehrsordonnanzen des Bundes wurde zwingende Verbindlichkeit für alle Städte verliehen. Nur ein allgemeines Verbot der Fahrt durch den Sund, die Verlegung alles Handels für die Kriegszeit auf den Landweg Lübeck—Hamburg setzten die wendischen Städte jetzt so wenig wie in den vergangenen fünf Jahren durch.[2]) Auch nach dem vollgiltigen Friedensschlusse mit Dänemark-Norwegen sollte das Bündnis der Städte noch für drei Jahre in Kraft bleiben.[3])

So war die Kölner Konföderation ein Kriegsbündnis, allein für den vorliegenden Fall geschlossen, ein Gemisch gegenseitiger Zugeständnisse der wendischen und der preußisch-niederländischen Städtegruppe. Aber neubelebt und weitergefördert wurde durch das Bündnis das Gefühl ihrer gemeinsamen Interessen und der Notwendigkeit dieselben zu verteidigen. Und deutlich zeigte der Verlauf des großen Krieges, daß die Anordnung der Handelspolitik Sache der Städte geworden war, daß die großen Auslandskontore der deutschen Kaufleute nur mehr gefügige Werkzeuge des Willens der Städte waren.

Für den Verlauf des Krieges war es von größter Bedeutung, daß den wendischen Städten der Abschluß eines Bündnisses mit König Albrecht von Schweden, seinem Vater Herzog Albrecht II. von Mecklenburg, den holsteinischen Grafen und dem jütischen Adel, die unabhängig von den Städten, aber angeregt durch deren Kriegspläne ein selbständiges Vorgehen gegen Dänemark mit weitgehenden Eroberungs- und Teilungsplänen beschlossen, gelang. Auch diese Bewegung wurde somit in die Bahnen der hansisch-lübischen Politik gelenkt. Die Heranziehung der Binnenstädte, der sächsischen, märkischen, der rheinisch-westfälischen zu tätigem

---

[1]) Über den Charakter dieser Steuer vgl. Stieda, Revaler Pfundzollquittungen, i. Hans. Gesch. Qu. V S. VIIff.

[2]) Vgl. HR. 1. I n. 308, 411 § 2, Hans. UB. IV n. 215 § 1.

[3]) HR. 1. I n. 413, vgl. Schäfer, Hansestädte, S. 431ff.

Beistande gelang nicht. Dortmund sprach vielleicht nur aus, was auch für die andern der Grund der Ablehnung war, wenn es charakteristisch genug erklärte, daß es nicht gewohnt sei, für Seekriege der Städte Beihilfe zu leisten.[1])

Die Blockade der dänischen und norwegischen Küsten durch die vom Zentrum, vom östlichen und westlichen Flügel der deutschen Küste entsandten Flotten glückte vollständig. Da die deutschen Seestädte den Verkehr mit dem Norden einstellten, da sie ihre Niederlassungen in Norwegen und Dänemark auflösten, ihre Kaufleute abberiefen, war der Norden für die Verbindung mit dem Auslande nur auf Engländer und Fläminger angewiesen. Schon das preußisch-niederländische Bündnis hatte deren Konkurrenz durch eine Verständigung mit ihren Kaufmannschaften beseitigen wollen. Auch nach dem Kölner Bündnis ließen die Städte diese Versuche noch nicht fallen. Aber das Ausland verhielt sich ablehnend. Und nun nützten die Städte ihr Übergewicht, um mit feindlichen Maßregeln gegen den englischen und flämischen Handel in Bergen und auf Schonen vorzugehen.[2])

Die völlige Blockade und die Verheerung der feindlichen Küsten durch die städtischen Flotten, obwohl deren Gesamtschiffszahl kleiner war als die der wendischen Flotte im Kriege von 1362, die zielbewußte Verwendung der fürstlichen Hilfskräfte an den entscheidenden Punkten zu Lande warf die nordischen Mächte in kurzem nieder.[3]) Schon im Sommer 1368 schloß Hakon von Norwegen mit Rücksicht auf seine verwüsteten Küsten und sein mit Hungersnot und Elend durch die Sperre bedrohtes Land einen Stillstand, der nachmals wiederholt verlängert wurde, für den Verkehr der Städte aber keine Vergünstigungen brachte. Im Herbst 1369, als ganz Dänemark in Händen der Verbündeten war, unterwarf sich der dänische Reichsrat — König Waldemar hatte vor Ausbruch des Krieges sich aufs Festland begeben, um Bundesgenossen im Rücken seiner Gegner zu werben — den hansischen Forderungen. Aber erst 1370 am 24. Mai erfolgte in Stralsund

---

[1]) HR. 1. I n. 418, 430, 510 § 11.5, VIII n. 858.

[2]) Hans. UB. IV n. 215, HR. 1. I n. 420 § 9, 421 § 16, 469 § 2, 22, 479 § 2, 510 § 11.5.10.11, 522 § 7, III n. 319 § 2—4, n. 48, 50, II. n. 11 § 8, VIII n. 859.

[3]) Über die Feldzüge vgl. Schäfer, Hansestädte, S. 437—511.

aus Gründen, die das Verhältnis der Städte zu ihren fürstlichen Helfern im Auge hatten, der offizielle Abschluß des Friedens.[1])

Was den verkehrs-, handels-, zollrechtlichen Teil der den Städten in diesem Frieden gemachten Zugeständnisse anbelangt, so hatten allerdings in einem oder dem andern Punkte einzelne Städte bereits größere Vergünstigungen in Dänemark und Schonen besessen. Doch waren durch ihn im wesentlichen alle wirtschaftlichen Forderungen in demselben oder nahekommendem Umfange bewilligt, wie sie wiederholt von verschiedenen Städten seit lange vorgebracht waren. Errungen waren sie für alle Hansestädte. Auf ein einziges großes allen gemeinsames Verkehrsprivileg, in das die bisherigen Sonderprivilegien der einzelnen Städte aufgegangen waren, war nun auch Dänemark gegenüber eine Gemeinschaft der gesamten niederdeutschen Städte, auch der holländischen und seeländischen, begründet worden. Der hansische Gedanke hatte also auch auf diesem Handelsfelde seine Verwirklichung gefunden.

Durch die militärische Beherrschung des Sundes und Schonens sicherten die Städte im Stralsunder Frieden ihre Erfolge. Auf 15 Jahre, bis Himmelfahrt 1385, trat Dänemark die vier wichtigsten Sundschlösser ab, Helsingborg, Skanör, Falsterbo und Malmö, dazu zwei Drittel der Einkünfte dieser Plätze. Eine unerhörte Machtstellung bezogen damit die Städte im Kerngebiet des dänischen Reichs. Es war die Verwirklichung des Plans, den die wendische Politik schon 1361 ins Auge gefaßt hatte. Die wendischen Städte waren es denn auch, die die Besetzung und Verwaltung des neuen Pfandbesitzes zu Händen der gesamten Konföderation übernahmen.[2]) Aber noch viel mehr. Der dänische Reichsrat räumte den Städten das Recht ein, daß sie, falls König Waldemar sterbe oder abdanke, für die Auswahl seines Nachfolgers die entscheidende Stimme haben sollten.

Während die Städte die Kontrolle des Sundes, die Beherrschung der schonischen Märkte übten, sich trennend zwischen die feindlichen Mächte Dänemark und Schweden schoben, nahm der Kampf ihrer ehemaligen Bundesgenossen gegen Dänemark und

[1]) Über den Inhalt desselben vgl. Schäfer, Hansestädte, S. 512ff., über seine Bedeutung vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. XXXV.

[2]) Daenell, Die Kölner Konföd. u. die schonischen Pfandschaften, S. 27ff.

Norwegen seinen Fortgang. Wohl war die Erbitterung dieser groß, daß die Städte sie im Stiche gelassen hatten; indessen diese hatten ihre Bundespflichten nicht verletzt, weil sie das Bündnis nach seinem Ablaufstermin, dem 14. April 1370, nicht verlängert, den Frieden mit Dänemark offiziell erst noch einen Monat später abgeschlossen hatten.[1]) Der Kampf der Fürsten aber war unfruchtbar. König Hakon stand 1371 vor Stockholm, ein Aufstand des oberschwedischen Landvolkes für das alte Herrscherhaus arbeitete ihm wirksam vor. Am 14. August 1371 schlossen Mecklenburg und Schweden mit Dänemark und Norwegen Frieden. Nur dadurch, daß Albrecht die Macht seines schwedischen Königtums in die Hände der schwedischen Aristokratie legte, rettete er seine Stellung und erlangte einen nicht nachteiligen Frieden.

Kurz nach diesem Friedensschlusse ward auch zwischen der Hanse und König Waldemar eine Verständigung erzielt. Erst am 27. Oktober bestätigte der König, und zwar nicht einmal in staatsrechtlich vollgültiger Form, die von seinem Reichsrate mit den Städten geschlossenen Verträge. Und sowohl deswegen als auch weil zu König Hakon kein festes Friedensverhältnis zu gewinnen war, erachteten die Städte die zu Köln geschlossene Konföderation 1374 als zu Rechte fortbestehend, um so mehr, da sie in dem gemeinsamen Pfandbesitz der Schlösser ihren Ausdruck behielt und dessen Verwaltung wiederholt Mühe und Sorgen, Verhandlungen mit Waldemar, aber auch gelegentlich Uneinigkeit zwischen den Städtegruppen hervorrief.[2])

Nachdem König Waldemar nach Verständigung mit Mecklenburg und den Städten endlich in sein zerrüttetes Reich zurückgekehrt war, verwandte er die letzten Jahre seines Lebens darauf, die schweren Folgen des selbstverschuldeten Kriegsunglücks nach zwei Seiten hin wieder gutzumachen. In siegreichen Kämpfen und geschickter Diplomatie drängte er die holsteinischen Grafen aus Jütland und im Herzogtum Schleswig zurück. Im Innern nahm er mit altbewährter Tatkraft seine finanziellen Pläne zur Hebung der königlichen Macht von neuem erfolgreich auf. Zur Seite stand ihm eine starke königstreue Partei innerhalb seiner Aristokratie, großenteils deutsche Adelige, in die politischen Pläne ihres Herrn

---

[1]) Daenell, Pfandschaften, S. 13 ff.

[2]) Daenell, Pfandschaften, S. 25—55.

tiefeingeweihte Männer, an ihrer Spitze der mächtige Drost des Reichs, Henning von Putbus.[1])

Am 24. Oktober 1375 starb Waldemar Atterdag. Da atmete Graf Klaus von Holstein auf und pries den Herrn, weil er ihn von einem so mächtigen Feinde befreit habe.[2]) Aber die Frage, wer nun die dänische Krone erhalten mußte, war ungelöst.[3]) In banger Sorge schauten die deutschen Städte wie der dänische Reichsrat der Zukunft entgegen. Da Waldemar nur zwei Töchter hinterlassen hatte, von denen die ältere, Ingeborg, mit Herzog Heinrich von Mecklenburg vermählt, deren Sohn ein Albrecht war, die jüngere, Margrethe, König Hakons Gemahlin, einen Sohn Olaf hatte, so kamen, abgesehen davon, daß Dänemark im Prinzip ein Wahlreich war, diese beiden Enkel des verstorbenen Königs für die Nachfolge in erster Linie in Betracht. Aber vergebens bat der Reichsrat die Hansestädte, von dem ihnen im Stralsunder Frieden verbrieften Rechte, den Nachfolger Waldemars zu ernennen, Gebrauch zu machen. Maßgebend für die Haltung der Städte war der Gesichtspunkt, welche Kombination für ihre politische und kommerzielle Stellung im Norden die geringere Gefährdung in sich barg. Und das war unzweifelhaft die Union Dänemarks mit Norwegen. Dagegen bedeutete eine mecklenburgisch-schwedisch-dänische Union, der überdies auch Holstein politisch befreundet war, die Großmachtstellung eines einzigen niederdeutschen Fürstenhauses in dem ganzen Mittelgebiet zwischen Ostsee und Nordsee, über den sämtlichen Verbindungsstraßen zwischen beiden Handelsgebieten, in Schonen und vor den Toren und Häfen der bedeutendsten Hansestädte, deren zwei überdies als mecklenburgische Landstädte dadurch noch besonderer Beeinflussung unterlagen. Eine solche Macht in der Hand eines so projektereichen, tatkräftigen Fürsten, wie Albrecht II. war, mußte die selbständige Bedeutung der wendischen Städte jedenfalls sehr herunterdrücken. Und noch bedenklicher war sie für die Städte dadurch, daß sie leicht dem niederdeutschen Fürstentum und seinen städtefeindlichen Plänen einen kräftigen Halt und Mittelpunkt gewähren konnte. Gegen die Städte waren die Fürsten seit dem einseitigen Friedensschlusse des Jahres 1370

[1]) Vgl. S. 32 Anm. 1.

[2]) Presbyter bremensis i. Quellenslg. f. Schlesw.-Holst. Gesch. I S. 93.

[3]) Über den Thronstreit vgl. Erslev, Dronning Margrethe, S. 52ff., Daenell, Pfandschaften, S. 60ff.

tieferbittert, außerdem aber machte sich seit etwa anderthalb Jahrzehnten in Niederdeutschland eine steigende politische Rivalität zwischen der fürstlichen und städtischen Macht geltend.

Von vornherein war denn auch niemand im unklaren über die Sympathien der Städte, weder Mecklenburg, noch Norwegen, noch selbst Kaiser Karl IV. Und dieser Umstand gab trotz der vollständigen Zurückhaltung der Städte der norwegischen Sache in Dänemark das Übergewicht. Am 3. Mai 1376 wurde Olaf vom Adel und Volk zum Dänenkönige gewählt, seine Mutter Margrethe übernahm die Regentschaft für ihn. Um sie scharten sich die alten geschäftskundigen Räte ihres Vaters. Sie waren die eigentlichen Leiter des Staats in den nächsten Jahren.

Die erste Pflicht der neuen Regierung war die Regelung der Beziehungen zur Hanse. In Kallundborg und dem benachbarten Korsör auf seeländischem Boden fand am 14. August 1376 nach monatlangen Verhandlungen der vollständige Abschluß eines Friedens zwischen der dänisch-norwegischen Macht und den Städten statt. Es war der Preis, den das norwegisch-dänische Königtum für die wohlwollende Haltung der Städte in der Thronfrage zahlte. Boten von Lübeck, Stralsund, Greifswald, Elbing, Kampen und Amsterdam, an ihrer Spitze Jakob Pleskow und Bertram Wulflam, führten seitens der Hanse die Verhandlungen. König Hakon bestätigte ohne Gegenleistung alle Privilegien, die die Hansestädte jemals für Norwegen erlangt hatten und noch mehr dazu in der Form eines großen Gesamtprivilegs für alle Teilnehmer an den dänischen Privilegien. So gestattete er ihren Schiffen, mit hochgezogenem, bewehrtem Mastkorb, ein Zeichen wehrhafter Selbständigkeit, in alle norwegischen Häfen einzulaufen, nur vor dem Anlegen am Lande mußten sie ihn herablassen.[1]) Kampen aber ließ sich seine Privilegien in Norwegen besonders verbriefen.[2]) König Olaf vollzog mit dem großen Reichssiegel die Bestätigung der durch den Stralsunder Frieden erlangten Privilegien und der von Dänemark zugleich damit gemachten andern Zugeständnisse, soweit sie noch fortdauernde politische Bedeutung hatten.[3]) Erst durch diese voll-

[1]) Hans. UB. IV n. 549 § 3, vgl. HR. 3. I n. 60 § 4. Über die Bedeutung des Mastkorbs vgl. im 3. Buch, II. 1. Kap.

[2]) Hans. UB. IV n. 553.

[3]) Also nicht das Besatzungsrecht von Warberg in Halland, denn auf

gültige Bekräftigung der Privilegien für Dänemark-Schonen und Norwegen wurden die Errungenschaften der Kölner Konföderation eingeheimst und erhielt der hansische Verkehr in beiden Ländern die zweifellosen Rechtsgrundlagen, auf denen er dann jahrhundertelang fortbestanden hat.

Die kommerzielle Herrschaft der Hansestädte über den gesamten Norden, die 1376 von diesem durch die Verleihung der Privilegien anerkannt worden war, vollendete die Herrschaft der Hanse über das ganze Ostseegebiet und seine nach dem Westen führenden Verbindungsstraßen. Exporthandel und Aufnahmefähigkeit dieses weiten Gebiets waren unter der Tätigkeit des deutschen Bürgertums und Handels allüberall in stetigem und schnellem Steigen begriffen. Für die westlichen Staaten der nordeuropäischen Handelszone, für Flandern, Brabant, Holland und England war diese Entwicklung des Ostseegebiets von der allergrößten Bedeutung. Durch sie wurde die Unentbehrlichkeit, die Wertschätzung des deutschen Handels dort wesentlich verstärkt. Nicht unbeeinflußt durch die im Auslande Aufsehen erregenden Erfolge der Städte über den Norden mag es geschehen sein, daß 1377 auch in England die gesamte Hanse der deutschen Städte als die Trägerin der Privilegien ihrer Kaufleute vorbehaltlose Anerkennung fand.

---

6. Die Hansestädte und England.

Im System des mittelalterlichen europäischen Handels lag England zwar an der Peripherie, indessen durch die Nachbarschaft des flandrischen Weltmarkts immerhin sehr günstig, um mit Leichtigkeit direkten Anteil und direkte Einwirkungen in kommerzieller Hinsicht empfangen zu können. In seiner vortrefflichen und massenhaften Wolle, die in einer großen Anzahl von Abteien zumeist des Zisterzienserordens gewonnen wurde,[1]) besaß es einen Ausfuhrartikel, auf den die glanzvolle Blüte der flandrischen Tuchindustrie begründet

dies hatten die Städte schon 1371 verzichtet, und nicht das Recht, den dänischen König zu erwählen, denn dieses war ihnen nur für den eben erledigten Thronwechsel zugestanden.

[1]) Vgl. Hans. UB. III S. 586.

war. Dazu kamen Mineralschätze des Bodens, Zinn, Silber, Blei aus den Bergwerken von Cornwales. Wohlgeeignet war das Land, durch seine reichen Eigenprodukte einen intensiven Außenhandel zu entwickeln.[1])

Indessen der englische Kaufmannsstand war keineswegs im normalen Umfange der Herr über denselben. Lähmend wirkten die unstät schwankende englische Zollpolitik und die enorme Höhe der Abgaben, durch die in vielem die Untertanen weit schwerer belastet wurden, als die fremden Kaufleute, auf das Emporblühen eines eigenen nationalen Handelslebens ein. Innere und äußere Kämpfe vermehrten die Schwierigkeiten, und der mehr als hundertjährige Krieg, in den Eduard III. sein Volk mit Frankreich und andern westeuropäischen Mächten verwickelte, weil er für sich und seine Nachkommen Anspruch auf die französische Krone erhob, bedeutete die schwerste Zurückhaltung und Unterbindung der wirtschaftlichen Kräfte der für Handel und Schiffahrt gut beanlagten Nation. Fremde Kaufleute besorgten den überwiegenden Teil des englischen Außenhandels, Italiener, Fläminger, Hansen. Von diesen waren und blieben die Italiener dem englischen Volke am verhaßtesten. Allzu wegwerfend meinte das Büchlein von der englischen Staatsklugheit, nur Leckereien und Tand führten sie ein, Dinge, an die es nicht wert sei, Geld zu wenden.[2]) Aber noch ums Jahr 1383 war der Bedarf Englands an Südwaren sehr geringfügig. Denn nach dem Urteil des zeitgenössischen Chronisten Thomas Walsingham hätte die Ladung einer einzigen großen genuesischen Krake genügt, den gerade herrschenden Mangel an solchen Waren zu heben.[3]) Es war vielmehr die Herrschaft des italienischen Kapitals, die als besonders drückend empfunden wurde. Und diese erlitt einen gewaltigen Stoß, als die Geldnot Eduards III. eine der Hauptursachen wurde, die 1346 den Zusammenbruch der in ihren großen Forderungen an ihn ungedeckten Florentiner Banken der Bardi und Peruzzi und dadurch vieler anderer Unternehmungen zur Folge hatten.[4]) Schon während der letztvergangenen Jahrzehnte hatte

[1]) Vgl. Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 129ff.

[2]) Libell of englishe Policye, hg. v. Hertzberg u. Pauli, S. 77ff.

[3]) Script. rer. Brittan. 28. 1. II S. 83f.

[4]) Vgl. dazu Schanz, Englische Handelspolitik, I. S. 113, Schulte, Der mittelalterliche Handel zwischen Westdeutschland und Italien, I. S. 286f.

die zunehmende Kühnheit und Vielseitigkeit des deutschen Unternehmungsgeistes den Lombarden in England erfolgreiche Konkurrenz gemacht. Auch Kölner und Dortmunder Handelsherren hatten dem Könige viel Geld geliehen, waren aber in der Deckung ihrer weitgehenden geschäftlichen Verpflichtungen vorsichtiger gewesen. Nach der großen Katastrophe der Florentiner beherrschte diese rheinisch-westfälische Finanzgruppe zusammen mit einigen reichen Engländern den englischen Geldmarkt, die englische Wollausfuhr, die Zolleinkünfte des Reichs; Firmen wie die Klipping, Afflen, Revele, Brackel, allen voraus der Dortmunder Tidemann van Limberg.[1]) Der Fortgang der großen politischen Bewegungen in Westeuropa wurde zum guten Teil erst möglich durch ihre Geldmittel.[2]) Es waren goldene Zeiten für den deutschen, insbesondere den westdeutschen Handel. Aber die deutschen Kaufleute lenkten dadurch nun endlich den Fremdenhaß der Engländer auch auf sich. Der Rückschlag begann, und die wachsende Abhängigkeit des Königs von den Bewilligungen des Parlaments entzog den deutschen Kaufleuten ihren festesten Rückhalt. Vergebens suchten sie ihren Handel gegen neue Zollbelastungen durch das Fremdenprivileg von 1303 zu schützen, das im Laufe der Zeit den andern Fremden schon verloren gegangen und zu einem deutschen Sonderprivileg geworden war, das sie von der Entrichtung anderer Zölle als der geringen, dort festgesetzten freisprach.

Nach vielen vergeblichen Mühen und Vorstellungen bei der englischen Regierung rief endlich 1374 die deutsche Kaufmannschaft in London ihre heimischen Städte, in erster Linie Lübeck an. Sie gestand ihre eigene Ohnmacht ein, sie sandte zur Orientierung eine Aufstellung ihres staatsrechtlichen Verhältnisses zu England und ersuchte sie, auch den Hochmeister zu diplomatischen Schritten bei der englischen Regierung, die dem Orden sehr wohlgeneigt sei, zugunsten des gemeinen Kaufmanns von der deutschen Hanse zu vermögen.[3]) Und hiermit trat endlich auch im Verhältnis der

---

[1]) Über diesen vgl. besonders Hans. UB. III n. 100 u. Anm. 2, auch n. 112. Zu seinem Sturz Hans. Gesch. Qu. VI, Hanseakten aus England, n. 163, 173, (1352), Hans. UB. IV S. 239 Anm. 1. Über die andern vgl. Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III, Dortmunder Statuten u. Urteile, S. CXXIX, u. Kunze i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 147.

[2]) Vgl. Höhlbaum i. Hans. UB. II S. 336.

[3]) HR. 1. II n. 99, 77 § 8. 3, III n. 317 § 1, 2, vgl. n. 87.

deutschen Kaufmannshanse in England zu ihren Städten daheim derselbe Wandel ein, der sich in Flandern 1356 vollzogen hatte. Als die englische Regierung die Verwendungsschreiben der Hansestädte und des Hochmeisters unbeantwortet ließ, entsandte der von wendischen, preußischen, livländischen und süderseeischen Städten reichbeschickte Hansetag zu Lübeck im Jahre 1375 zwei Boten, einen von Lübeck und einen von Elbing, namens der Hansestädte nach England. Dem Brügger Kontor sollten sie bei der Durchreise erneute Eigenmächtigkeiten untersagen.[1]) Indem die Kaufmannshanse der deutschen Gildhalle in London sich für machtlos erklärte, England zur Beobachtung ihrer Privilegien zu vermögen, und die Städte genötigt waren, für die Freiheiten ihrer Kaufleute einzutreten, unterwarf sich auch dies Kontor für die Folgezeit den Anordnungen und der Oberleitung der Städte.

Den Verhandlungen dieser Gesandtschaft mit England aber gelang es nicht, den für die Engländer bei der Behandlung des deutschen Handels maßgebenden Gesichtspunkt aus der Welt zu schaffen: daß vor dem Staatswohl alle Sonderrechte schweigen müßten.[2]) Nur auf ein Jahr bestätigte Eduard III. die Abgabenprivilegien der deutschen Kaufleute von 1303.[3]) Indessen dies war schon wertvoll genug. Denn im Prinzip, d. h. wenn die Regierung nicht zu außerordentlichen Zollforderungen schreiten mußte, wurden dadurch die Ansprüche der Hansen auf eine Vorzugsstellung in der Zollbehandlung selbst vor den Landeseingeborenen als berechtigt anerkannt.

Nachdem Eduard III. 1377 gestorben war, bestätigte am 6. November sein Nachfolger und Enkel Richard II. die gesamten hansischen Privilegien.[4]) Und dies Privileg blieb der Grundpfeiler des hansischen Handelsrechts in England.[5])

So war auch England gegenüber die Wahrnehmung der hansischen Rechte fortan eine Aufgabe der gesamten deutschen Städte geworden. Auch in England waren die Vertreter des hansischen Gedankens die um Lübeck gescharten seestädtischen Gruppen.

---

[1]) HR. 1. II n. 86 § 17, 18.
[2]) HR. 1. III n. 317 § 2, Antwort.
[3]) Hans. UB. IV n. 516, vgl. n. 520.
[4]) Hans. UB. IV n. 603.
[5]) Vgl. Kunze i. Hans. Gesch. Qu. VI. S. XVII.

Rheinland und Westfalen, die ältern Mächte eines deutschen Handels in England, hielten sich abseits, als die weit jüngern Ostseestädte, verbunden auch hier mit den süderseeischen, in energischer Zusammenfassung ihrer Kräfte den hansischen Handel in England schirmten, wie sie seine Vertretung und Lenkung auch auf allen seinen andern Gebieten in ihre Hand genommen hatten.

7. Die neue Hanse der Städte.

Von grundlegender Bedeutung für die deutsche Hanse waren die zwei Jahrzehnte von 1356—1377. An die Stelle der deutschen Kaufmannshanse im Auslande, die ohnmächtig war, ihre wirtschaftliche Stellung wenn erforderlich mit dem nötigen Nachdruck zu verteidigen, trat eine Vereinigung der niederdeutschen Städte. Sie errang in den Hauptländern ihres Verkehrsgebiets diejenigen Privilegien, die ohne wesentliche Änderungen und Zusätze jahrhundertelang die Grundlage ihres Handels und ihrer Stellung im Auslande geblieben sind. Die überwiegende Gemeinschaft der wirtschaftlichen Ziele schob Einzelwünsche und Sonderinteressen in den Hintergrund. Indem die Versammlungen der gegen Dänemark-Norwegen konföderierten Städte alle Rechte in bezug auf Leitung, Anordnung und Sicherung des Handels an sich zogen, nahmen sie die ältern Drittelsversammlungen der Städte, die dem Brügger Kontor gegolten hatten, in sich auf. Die Ausübung der in Anspruch genommenen Rechte machte die Tagfahrten der konföderierten Städte zu Hansetagen. Gemeinsam durchlebte Sorgen und Kämpfe, gemeinsam gemachte Erwerbungen förderten ein Einheitsgefühl der städtischen Regierungen. Sie handelten nach dem Grundgedanken, den etwa achtzig Jahre später das Brügger Kontor als ernste Mahnung in einer Zeit des Zwiespalts und der Zerfahrenheit den Städten zurief: „gii heren mogen mercken, wert de coppman bedorffen, dar vorlost nymant mehr an dan gy heren van den steden, want gy sint de coppman“.

Aber noch war die Gemeinschaft der niederdeutschen Städte, die deutsche Hanse, ein recht schwankender Begriff. Selbst wenn man das Interesse der deutschen Binnenstädte am Seehandel und

den Auslandsprivilegien gering veranschlagen will, — doch soll nur erinnert sein an den lebhaften Verkehr aus ganz Westfalen über die Ostsee bis Reval und Nowgorod, an die hervorragenden Interessen der Dortmunder und Kölner Kaufleute in England, an das Auftreten sächsischer Händler im Norden, — selbst dann fällt die Lockerheit der Verbindung auf. Köln und die rheinisch-westfälischen Städte standen der flandrischen Frage und noch mehr der nordischen und englischen sehr zurückhaltend gegenüber und das bedeutende Kampen ging in Flandern und während des ersten Kriegs gegen Dänemark geradezu in feindlichem Gegensatz zu den andern Städten vor.

Andererseits erfolgten von den verschiedensten Seiten, je offenbarer die Leistungsfähigkeit der neuen Vereinigung wurde, Anträge, die um Aufnahme bezw. Wiederaufnahme in die Gemeinschaft der Städte und um Fortgewährung des Genusses der hansischen Rechte baten. Schon 1358, als die gegen Flandern vereinigten Städte die ersten nachdrücklichen Schritte unternahmen, hielt Bremen für klug, sich ihrer Verbindung wieder einzuordnen. Es mußte dabei die Verpflichtung übernehmen, den wendischen Städten und zur Befriedung der Elbmündung auch Hamburg kriegerischen Beistand zu leisten.[1]) Holländische, seeländische und friesische Städte, auch preußische und livländische erscheinen im Norden als neuprivilegierte. Von den preußischen wurden die wendischen 1376 gebeten, bei weiteren Erwerbungen im Norden ihrer nicht zu vergessen, und 1398 wiesen sie ihre Boten an, in der Angelegenheit der nordischen Privilegien sich nicht von den andern Städten zu scheiden.[2]) Noch besser zeugt für das geringe Vertrauen in die Dauer der großen, alle umfassenden Gemeinschaft und der von ihr erworbenen Privilegien der Antrag Staverens und Kampens 1383, für den Fall weiterer Erwerbungen in Norwegen und Dänemark, aber sogar auch in Holland und Flandern sie nicht auszuschließen. Und die Städte machten in Erinnerung an das frühere Verhalten Kampens zur Bedingung, daß dann beide Städte allerorten sich dem Recht und den Ordonnanzen des hansischen Kaufmanns unterordneten und ihnen dies urkundlich verspráchen.[3]) Als 1385 die Rückgabe der scho-

[1]) HR. 1. I n. 216, vgl. Koppmann das. S. 139ff., i. allgem. von Bippen, Gesch. der Stadt Bremen, I S. 215ff.

[2]) HR. 1. III n. 80, IV n. 477 § 3.

[3]) HR. 1. II n. 266 § 8, 270 § 5.

nischen Schlösser an Dänemark die Auflösung der Kölner Konföderation nach sich zog, suchten die preußischen Städte in der Erwartung, daß nun der durch die Konföderation geschaffene Zusammenhang der Städte sich lösen werde, die Hand der livländischen und süderseeischen und die Hilfe des Hochmeisters, um eine engere Einigung aufrecht zu erhalten. Auch einer Verlängerung der großen Konföderation waren sie nicht abgeneigt, falls nur der besondere kriegerische Charakter dieses Bündnisses ersetzt werde durch ausschließlich friedliche Zwecke der Förderung und Schirmung von Kaufmannschaft und Seehandel. Die süderseeischen Städte hingegen waren für die Verlängerung der Konföderation selbst. Die ganze Frage verschwand aber schnell wieder aus den städtischen Beratungen.[1]) Am eigentümlichsten jedoch war 1379 ein Antrag der englischen Kaufmannschaft um Aufnahme in die Hanse, dem natürlich nicht entsprochen werden konnte.[2])

Keineswegs gleichartig war schon der Kreis der an den verschiedenen Privilegien teilnehmenden Städte. Holländische, seeländische und friesische nahmen an den norwegischen und dänischen teil, an den übrigen dagegen nicht.[3]) Die preußischen aber traten seit spätestens 1380 mit Ansprüchen auf Gleichstellung mit den alten Mächten des Nowgorodverkehrs im russischen Handel hervor.[4]) Überall sehen wir die historischen Verhältnisse wirksam, die zur Erwerbung, Erneuerung, Erweiterung der grundlegenden Rechte geführt hatten. Sie stellten ein Übergewicht alteingewurzelter Sonderinteressen bestimmter Städte in den einzelnen Verkehrsgebieten dar. Und diese strebten darnach, die alterrungene Vorzugsstellung in der Privilegierung, in der Stellung im Auslande auch zu behaupten, nachdem alle deutschen Städte den Mitgenuß derselben sich durch Mitbekämpfung des Auslands zugänglich gemacht hatten. Darum die Zurückhaltung der rheinisch-westfälischen Städte in den Verwickelungen der andern mit Flandern und England, darum das Mißtrauen der andern in den guten Willen der wendischen

---

[1]) HR. 1. III n. 188 § 5, II n. 305 § 2, 306 § 23, 331 § 2, III n. 207.

[2]) HR. 1. II n. 210 § 8.6. Anträge um Aufnahme in die Hanse von Rügenwalde das. n. 190 § 1, von Stolp n. 254 § 2, von Arnheim n. 192 § 19; später auch von andern.

[3]) HR. 1. IV n. 134 § 2.

[4]) Vgl. darüber später im ersten Buch, II. 3. Kp.

Städte, sie im nordischen und östlichen Verkehrsgebiet als gleichberechtigte Genossinnen zu dulden.[1]

Schwankend und unbestimmbar war auch zunächst die Zahl der an den Privilegien teilnehmenden Städte überhaupt in diesem Zeitraume der Umbildung. Allenthalben erhoben die Regierungen Vorwürfe, in Norwegen, in England, in Flandern, daß die Hanse an ihren Privilegien eigenmächtig Städte und Leute teilnehmen lasse, denen sie gar nicht verliehen seien, die früher nie zu ihrer Verbindung gehört hätten. Sie forderten, daß ihnen die privilegierten Städte mit Namen angegeben würden. Jedoch die Hanse mußte dies als eine Unmöglichkeit ablehnen, da sie selbst ihre Mitglieder nicht alle kenne.[2] Freigebig waren die Kontore gewesen mit der Aufnahme ins Recht des Kaufmanns, die ja schließlich keinem unbescholtenen deutschen Kaufmanne hatte verwehrt werden können. Seit aber nun die Vereinigung der Städte den Hauptgrundsatz aufstellte, daß nur Angehörige einer Hansestadt das Recht zum Genusse der hansischen Privilegien haben sollten, machte sie es zu einer ihrer vornehmsten Pflichten, die als privilegiert anzusehenden Städte nach Namen und Zahl festzustellen.

Über die neuerworbenen allgemeinen Privilegien selbst aber stand die Meinung der Städte fest. Am höchsten bewerteten sie die flandrischen. Mit den durch diese eingeräumten Vergünstigungen waren sie durchaus zufrieden, neue begehrten sie hier gar nicht, sondern nur ihre genaue Beobachtung durch die Fläminger.[3] Auch die Erwerbung größerer Privilegien in den drei nordischen Reichen hielten sie für überflüssig, sie fielen ihnen hier ohnehin durch den Zwang der Verhältnisse zu.[4] Mit den Freibriefen in Nowgorod waren sie ebenfalls völlig zufrieden, denn sie gewährten ihrem Handel fast vollständige Zollfreiheit; deutlich erklärten sie den Nowgorodern selbst, nur die Beobachtung derselben zu fordern, aber andererseits auch nichts von ihnen aufgeben zu wollen.[5] In England hatten die Hansen vor allen Fremden einen bedeutenden

[1]) HR. 1. I n. 511, II n. 177 § 2, I n. 510 § 7, IV n. 152 außer den zuvor gegebenen Nachweisen.

[2]) HR. 1. II n. 4 § 2, III n. 102, II n. 185 § 2, 6, 212 § 4, 213 § 4, Hans. UB. IV n. 806.

[3]) HR. 1. III n. 198 § 9, 443 § 3, 444 § 10.

[4]) HR. 1. V n. 221 § 3, vgl. 2. III n. 311 § 12.

[5]) HR. 2. I n. 586 § 31, 33.

Vorzug, und in einigen wichtigen Steuern selbst vor den Einheimischen. Abgesehen von den Engländern selbst stellten hansische Stimmen, namentlich das Kontor in London, wiederholt diese Tatsachen fest. Die Hansen zahlten dem Könige 3 Pfennig Pfundgeld Ein- und Ausfuhrzoll, die englischen und die fremden Kaufleute 12 Pfennig. Sie genossen des Vorzugs, in den Städten des Landes freien Kauf und Verkauf treiben zu dürfen. Sie besaßen in London ein freies und „köstliches" Heim, Rat und Gericht selbständig darin zu halten. Sie hatten ein Haupttor der Stadt in Verwahrung, worauf, wie das Londoner Kontor sich selbst äußerte, des Kaufmanns Privilegien und Freiheiten binnen London begründet sind.[1])

Die Grundlage aller Privilegien, „dat anbeghin und fundament van allen privilegien", aber nennt einmal das Brügger Kontor: „dat wy vry varen und keren moghen up unsen aelden gewonliken toll".[2]) Das war der Angelpunkt der städtischen Politik, darauf zu einem wesentlichen Teile beruhte die Überlegenheit des hansischen Handels auf den nördlichen Meeren und in den anliegenden Ländern noch in Zeiten, als bereits mächtig vorwärtsstrebende Konkurrenten kühn ihr Haupt erhoben.

Des Genusses ihrer großen, alle Wünsche zufriedenstellenden Privilegien wollten die Städte der Hanse leben. Aber die unerläßliche Vorbedingung gedeihlichen Handels war der Friede zur See, im deutschen Binnenlande und im Auslande. In den beiden ersten Richtungen standen den Städten durch Flotten, Bürgeraufgebote und Söldner die kriegerischen Mittel zu Gebote, um ihren Handel vor Vergewaltigungen zu schirmen. Aber den großen Kriegen der Völker konnten sie nicht vorbeugen. Hier konnte es sich für sie nur darum handeln, im günstigsten Falle von den fremden Mächten Zugeständnisse zu erlangen, die den deutschen Handel für neutral und unverletzlich erklärten. Unumwunden und brutal genug drückte einmal England sein Prinzip bei der Behandlung Neutraler in Feindesland aus: „was wir in vynde landen vynden, das halde wir alse vynt".[3])

Zur Wahrung der Auslandsprivilegien, der Seeneutralität, der Bundesverfassung kam aber ferner die ganze Summe von Aufgaben

[1]) HR. 1. III n. 404 § 2; 2. II n. 74 Nachschrift, III n. 709 § 14 (vgl. S. 544 Mitte), V n. 263 § 1, VI n. 87.

[2]) HR. 2. VII n. 453.

[3]) HR. 1. III n. 198 § 6, dazu V n. 130.

hinzu, die Schutz und Befestigung der eigenen Überlegenheit im Handel, Entwicklung und Durchführung geeigneter Verfügungen und Maßregeln gegen Konkurrenten betrafen, — Bahnen der Entwicklung, die wir die Hanse in den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts vorsichtig tastend betreten sahen. Und dazu noch kam die Riesenarbeit, die seit ebendieser Zeit aus veränderten Verhältnissen den Städten innerhalb ihrer Mauern und gegenüber den heimischen Territorialgewalten erwuchs. Auch in diesen Richtungen suchte das Schutz- und Verteidigungsbedürfnis der einzelnen Städte durch Zusammenschluß der landschaftlich zusammengehörigen die Widerstandskraft zu erhöhen. Darüber hinaus aber versuchte die junge Hanse durch Satzungen und tätiges Eingreifen sich auch nach dieser Seite hin als Hüterin der politischen Selbständigkeit und der Verfassung ihrer Mitglieder zu betätigen.

Eine reiche Fülle mannigfaltigster Aufgaben übernahm der große Bund der niederdeutschen Städte. Es waren erste Versuche einer allseitigen Bewältigung der neuen Fragen, die er noch während seiner Entstehung unternahm. Fest stand vorerst nur das eine Grundstatut: Keiner soll die hansischen Privilegien und Freiheiten genießen, der nicht Bürger in einer Stadt von der deutschen Hanse ist. Aber selbst deren Anzahl war noch unbestimmt.

Inmitten dieses großen Umbildungsprozesses, dem die deutsche Kaufmannshanse unterlag, gingen die stärksten Einwirkungen aus von der wendischen Städtegruppe, im besonderen von ihrer Führerin Lübeck. Überall begegneten wir an erster Stelle ihnen, sie waren die Treibenden dem Auslande, den Kontoren, der Gesamtheit der Städte gegenüber. Sie waren die Mahner zum Zusammenhalten und zur Eintracht, damit das Ausland nicht glaube, daß ein Zerwürfnis zwischen den Gruppen der Städte eingetreten sei, und dadurch kühner gemacht werde.[1]) Ihre Handelsinteressen besaßen überall den Vorrang. Damit bekam die Handelspolitik der Hanse von vornherein eine starke lübisch-wendische Färbung. Der Bund erweckt den Eindruck, als sei er bestimmt gewesen, in erster Linie auch ihren Interessen zu dienen. Das deutsche Kolonialland, das Ostseegebiet, mit seinen wachsenden wirtschaftlichen Schätzen, mit seiner steigenden Konsumtionsfähigkeit erscheint unzweifelhaft dem westelbischen Niederdeutschland und dem Westen an Vielseitigkeit

---

[1]) HR. 1. II n. 70.

der Interessen und Energie der Unternehmungslust seiner Kaufleute überlegen. In Händen der wendischen Städte lag ganz überwiegend der große Umsatz zwischen dem Osten und Norden einerseits, dem Westen andererseits. Ihre Kaufleute und Schiffer beherrschten ihn. Noch waren die preußischen und livländischen Städte in starker Abhängigkeit von ihrer Vermittlertätigkeit, noch standen Schiffahrt und Handelstätigkeit der nichthansischen Konkurrenten, der Engländer und Holländer, nach der Ostsee in den Anfängen.

Wie die wendischen Handelsinteressen zur Bildung der Hanse der Städte führten, so führten sie auch im weitern zur Ausbildung eines hansischen Schiffahrts-, Handels- und Verfassungsrechts, das zum größten Teil längst entwickelte, alterprobte Gewohnheiten der Auslandskontore und der wendischen Kaufleute zusammenfaßte.[1])

Die Fragen, die der Zukunft gestellt waren, hatten in Lübeck ihre stärkste, vielseitigste, allen Genossinnen überlegene Trägerin. Beachtenswert ist, wie um diese Zeit, etwa 1380, ein lübischer Propst den Einfluß der Stadt Lübeck charakterisiert. Er meinte, daß auch in dem Bunde fernliegenden Fragen, wie der kirchlichen, die damals die Christenheit bewegte, — es handelte sich um die Anerkennung Papst Urbans VI. —, nicht bloß die Kirche in Livland und die anderen Hansestädte, sondern auch die drei skandinavischen Reiche das Verhalten Lübecks nachahmen würden.[2])

Behauptete und festigte sich die neue Einigung der niederdeutschen Städte? War sie fähig, die erlangte Vorzugsstellung des deutschen Handels im Verkehrsgebiet der nördlichen Meere zu bewahren? Wie Siegesgewißheit und Kraftbewußtsein klingt es aus den Worten des Londoner Kontors 1379: „dei harder dat men dei sake beghinnet, dei er dat dei copmann bi zine vriheyt wedder comen sulle".[3])

---

[1]) Vgl. die entspr. Kapitel im 3. Buch.

[2]) Koppmann i. hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 105 ff.

[3]) HR. 1. II n. 214 § 3.

II. Die Hanse und das Ausland von 1377—1418.

1. Die Hanse und England.

Der gemeinschaftliche Besitz der Gildhalle der Deutschen zu London und der dieser verliehenen Privilegien bildete den Mittelpunkt und die Grundlage des deutschen Verkehrs in England. Die Sorge für die Bewachung und Instandhaltung des Bischofstors, eines der wichtigsten Stadttore, oblag seit 1282 den Mitgliedern des Kontors, so daß sie den dritten Teil der Kosten und der erforderlichen Mannschaften übernahmen und den oberen Teil des Tors zugewiesen erhielten, ein Zeichen des Vertrauens zu den stammverwandten Händlern. An der Spitze des Kontors standen zwei Älterleute; der eine von ihnen, der die Verwaltung des Kontors, die Verbindung mit der Heimat zu ordnen und zu leiten hatte, wurde natürlich von den Kaufleuten selbst aus ihrer Mitte gewählt. Der andere, der auch einmal als „des ghemeinen copmans overste alderman van al Engellant“ bezeichnet wird, also allen hansischen Niederlassungen, der ganzen hansischen Kaufmannschaft in England vorstand, mußte dagegen ein Engländer sein, und zwar Mitglied der Stadtbehörde von London. Aber auch er wurde von den hansischen Kaufleuten für die Stellung gewählt.[1]) Entweder wurde er aus den Aldermen der Stadt genommen, anscheinend häufig war es der Londoner Mayor selbst, der von ihnen bevorzugt wurde, so um 1344 der Mayor John Hamond, 1381 der Mayor Ritter William Walworth.[2]) Das war eine große Gunst für die hansischen Kaufleute. Eine so einflußreiche Persönlichkeit nicht

---

[1]) Hans. UB. IV n. 709 u. Anm. 2, anders Kunze i. Hans. Gesch. Qu. VI S. XXXIII, vgl. Lappenberg, urk. Gesch. d. hans. Stalhofs zu London, 1851, S. 19.

[2]) Hans. UB. III n. 42, 71, 78; IV n. 709, 768, 835.

nur innerhalb der Stadt selbst, sondern auch wohl in der Landesregierung, konnte die Wünsche der Deutschen mit Erfolg durchsetzen oder doch befürworten. Seine Tätigkeit und seine Bedeutung für die Hanse beruhten in der Wahrnehmung und Vertretung ihrer Interessen England gegenüber. Mit seinem Amte wurde das eines Justiziars, eines besondern Handelsrichters für die Streitigkeiten der hansischen Kaufleute in England mit Engländern und andern Fremden über Schuldfragen u. a. verbunden, eine Institution, die ihnen durch das Privileg von 1303 zugestanden worden war.[1] Unter den deutschen Kaufleuten standen im Verkehr nach England und London an erster Stelle die Kölner und unter Führung Kölns die Kaufleute vom Niederrhein und aus Westfalen, namentlich aus Dortmund. Die Kölner Kaufleute versorgten direkt und indirekt, soweit dies nicht durch die Engländer selbst und hansische Händler von der westfranzösischen Küste her geschah, das Land mit Wein. Sie waren lange Zeit die alleinigen Inhaber der Gildhalle gewesen, ehe im Jahre 1282 ihre Hanse in London sich mit der Kaufmannschaft der östlichen Hansestädte zu einer Einheit verschmolzen hatte.

Die Kaufleute von Hamburg und den Ostseestädten hatten bei der Anknüpfung ihrer Verkehrsbeziehungen zu England zunächst Fuß gefaßt in den Häfen an der Ostküste des Landes, in Newcastle, Scarborough, Colchester, Southampton, Sandwich, Falmouth, in Plymouth und Bristol. Sie hatten in York, Ipswich, Hull, Norwich und Yarmouth, auch in Bristol, besonders aber in Lynn und Boston Niederlassungen mit eignen Älterleuten begründet, die nachmals nach der Vereinigung dieser Ostseehansen mit der Kölner Hanse zu London 1282 unter die Oberleitung des Londoner Kontors getreten waren, das dadurch zur Zentrale des hansischen Handels mit England wurde. Die Niederlassung zu Boston unterhielt einen sehr lebhaften Verkehr mit dem hansischen Kontor im norwegischen Bergen. Während wir von Lynn wissen, daß es für den Handel der Lübecker anfänglich der Hauptstützpunkt gewesen, vermögen wir einer spätern Äußerung der Zollbehörde von Yarmouth im Jahre 1416 zu entnehmen, daß dorthin die Hamburger einen sehr lebhaften Verkehr früher unterhalten hatten.[2]

---

[1]) Vgl. aus späterer Zeit hierzu Hans. UB. VI n. 611, 612, 651; VIII n. 888, IX n. 250, vgl. Lappenberg, Stalhof S. 20ff.

[2]) Hans. UB. IV n. 768, 791, HR. 1. VIII n. 909, III n. 199, 201, IV n. 192 § 3, V n. 311 § 7, VI n. 68A § 45, 2. II n. 34, 39, III n. 286. Hans. UB. IV

Jahrhundertelang hatte von allen Fremden in England gerade der deutsche Kaufmann in den besten Beziehungen zum englischen Volke gestanden. Dies änderte sich jedoch seit dem dritten Viertel des 14. Jahrhunderts.

Die Politik Eduards III. hatte die parlamentarische Gewalt überhaupt verstärkt, die letzte Entscheidung aber mehr und mehr hinübergleiten lassen an das Haus der Gemeinen und innerhalb dieses wieder an die Städte, allen voran an London. Die Forderungen Londons, die auf Wiederherstellung der Handelsvorrechte der Eingeborenen vor den Fremden abzielten, mußte der König 1376 bewilligen, nur die Kaufleute der deutschen Hanse nahm er davon aus.[1] Am 6. November 1377 bestätigte der junge Richard II. die hansischen Privilegien, aber noch im selben Monat hob unter dem Einflusse eines Antrages der Stadt London das Parlament die hansischen Freibriefe auf. Eine Bittschrift der englischen Kaufmannschaft an den König, daß die Hansen angehalten werden sollten, sich wegen der gegen sie vorgebrachten Beschwerden zu verantworten, verfehlte somit ihre Wirkung nicht. So wurde den Hansen von der englischen Kaufmannschaft zum ersten Male der Fehdehandschuh hingeworfen. Der englische Handelsstand, dem mit der vermehrten politischen Bedeutung auch das Selbstgefühl wuchs, begann nachdrücklich und planmäßig darnach zu streben, sich zum Herrn im eigenen Hause zu machen, den Außenhandel seines Landes in seine Hände zu bringen. Auch der hansische Kaufmann ward nun als ein Bedrücker und Aussauger, wie der venetianische, angesehen, der beseitigt werden mußte, wenn England zu wirtschaftlicher Selbständigkeit gelangen wollte. Jedoch zu dieser Anfechtung der überlieferten Stellung des hansischen Kaufmanns in England gesellten sich schnell auch Ansprüche der englischen Kaufmannschaft auf Zugeständnisse für ihren Handel und Verkehr in den Hansestädten und den hansischen Gebieten, die den hansischen Privilegien in England entsprächen. Aus diesen Grundzügen heraus

n. 76, 643, 1045, V n. 502, 778, VI n. 75. Reichliche Nachweise geben die Hans. Gesch. Qu. VI pass. — Vgl. Lappenberg, Stalhof, S. 162 ff., besonders K. Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 132 ff.

[1]) Hans. UB. IV n. 569 und A. A., n. 570—572, vgl. S. 232 A. 1. — Schanz, Engl. Handelspolitik I S. 399, Keutgen, Die Beziehungen der Hanse zu England im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts, S. 23.

erwuchs der hansisch-englische Interessengegensatz, der zwar zeitweise beschwichtigt, aber nie wieder beigelegt werden konnte, der durch Seeräubereien und die Herausforderungen einzelner wohl an Erbitterung zunehmen, sogar zum offenen Kriege führen konnte, aber immer aus den tiefsten inneren Bedürfnissen zweier tatkräftiger und leistungsfähiger Völker die belebende Nahrung schöpfte.

Den Krieg gegen Dänemark und Norwegen 1367—70 hatten die konföderierten Städte alsbald verwertet, um die Konkurrenz aller Fremden an den beiden Hauptverkehrsplätzen des Nordens, in Bergen und auf Schonen, zu beseitigen. Nach dem Friedensschlusse setzten sie diese Politik, anderthalb Jahrzehnte lang auf den Besitz der vier schonischen Schlösser gestützt, so erfolgreich fort, daß in wenigen Jahrzehnten die nichthansischen Händler, Schotten, Wallonen, Flamen, Engländer und andere, teils den Verkehr nach dem Norden überhaupt eingestellt hatten, teils mit Mühe, wie die Engländer, dessen Reste verteidigten.[1]) Aber die Engländer wichen nicht ohne Widerstand, und im Parlament fanden sie Unterstützung. Schon im März 1371 ersuchte das Haus der Gemeinen den König um Maßregeln gegen die Bedrückungen der englischen Kaufleute durch die Hansen der Ostsee, die Osterlinge, beim Heringshandel auf Schonen. Aber König Eduard III. unternahm nichts gegen die Hansen. Erst als durch seinen Tod die Hanse ihren alten, starken Rückhalt am Königtum verlor, führten die heftigen Anklagen Londons, die sich nicht allein auf die Beeinträchtigung in Schonen bezogen, zur Aufhebung der hansischen Privilegien und zur Untersuchung der englischen Beschwerden.[2])

Auch im hansischen Osten entzündete sich der Streit beider Mächte. Bisher war der nichthansische Verkehr in hansischen Häfen so unbedeutend gewesen, daß die Notwendigkeit, den Verkehr ihrer Untertanen daselbst zu sichern, noch an keine auswärtige Macht herangetreten war. Diese Geringfügigkeit der fremden Konkurrenz hatte es mit sich gebracht, daß die fremden nichthansischen Händler in den Hansestädten, die von ihnen besucht wurden, nicht schlechter

[1]) Vgl. Daenell, Geschichte der deutschen Hanse in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, S. 33ff., für Bergen im besonderen Hans. UB. IV n. 257, 685, HR. 1. III n. 318 § 1, II n. 41 § 4, 89 § 3, 210 § 8. s. s., für Schonen HR. 1. I n. 306 § 11, 510 § 11. n., 522 § 7, III n. 319 § 2—5, 102, Hans. UB. IV n. 387, 393, 421, 686.

[2]) Hans. UB. IV n. 378, HR. 1. III n. 318, 319, 102.

gestellt waren, als die fremden hansischen Kaufleute.[1]) Da kam nun der nationale Aufschwung in England, das Emporwachsen der englischen Tuchindustrie, deren Förderung sich König Eduard III. in hervorragendem Maße angelegen sein ließ; erzeugte doch gerade sein Land die von den Fabrikanten unter allen Arten am höchsten geschätzte Wolle. Schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts griff das dadurch in erster Linie sich bedroht fühlende Flandern zu Sperrmaßregeln gegen die englischen Tuche. Die Einfuhr derselben wurde verboten, mit hohen Geldstrafen und Konfiskation bedroht; nur den hansischen Kaufleuten blieb es gestattet, sie in das Zwijn einzuführen, jedoch unter der Bedingung, daß sie dieselben nur in andere Schiffe umluden und wieder ausführten.[2]) Mit überraschender Schnelligkeit begann das Tuch das Fundament des englischen Exports zu werden und sich Absatzmärkte im Auslande zu suchen. An der Hand dieser heimischen Industrie richtete sich der englische Handelsstand auf neuen Grundlagen empor, mit neuen in die Ferne reichenden Zielen. Merchant Adventurers, wagende Kaufleute, wurden die Pioniere des englischen Exporthandels. Durch billigere und reellere Lieferungen, als die Hansen leisteten, erklärten sie, die Heimat mit dem Notwendigen versorgen zu wollen.[3]) Im Ostseegebiet suchten sie ein großes Absatzfeld für ihre Tuche zu gewinnen. Häufiger wurde nun ihr Erscheinen in den Hansestädten der Ostseeküste, auch Schotten nahmen au diesem Handel lebhaften Anteil. Ganz besonders bedeutsam aber wurden schnell die Umsätze mit dem Ordenslande Preußen. Die preußischen Exportgüter bestanden in den von Jahrzehnt zu Jahrzehnt reichlicher auf den Markt kommenden Schätzen der Weichselländer: Holzsorten zum englischen Schiffsbau, das berühmte Eibenholz für die Bögen der englischen Schützen, der unbesieglichen Stärke der englischen Heere; Teer, Pech, Holzasche; das preußische und polnische Getreide; Kupfer aus den Gruben der Karpathen, das seinen Weg über Krakau und Thorn

---

[1]) Vgl. den Ausspruch der hansischen Boten über den Vorzug der Nichtprivilegierung vor der Privilegierung, der Engländer in den Hansestädten vor den Hansen in England HR. 1. II n. 210 § 5, 8. 6.

[2]) Hans. UB. III S. 261 § 34, S. 262 Anm. 1, vgl. V n. 690 Bemerkung, S. 473 Anm. 1.

[3]) HR. 1. III n. 102, vgl. II n. 214 § 2. Die Bezeichnung adventurers als aventurarii vgl. in einer englischen Klageschrift von 1468 Hans. UB. IX n. 520.

nahm.[1]) In Elbing wie in Danzig, das nach der Mitte des 14. Jahrhunderts an Reichtum und Handel und politischem Einflusse schnell über die andern Ordensstädte hinauswuchs, waren die Engländer als Gäste willkommen gewesen. Wohnung und Geschäftsräume mieteten sie bei angesehenen Bürgern; unter deren Schutze und Vermittlung betrieben sie ihre Geschäfte, ähnlich wie die Hansen selbst in Brügge. Je zahlreicher sie aber eindrangen, um so unbequemer wurden sie empfunden. In den siebenziger Jahren wurde ihnen in Preußen der Detailhandel an Tuch wieder verboten, nur in ganzen Laken, wie sie es einführten, sollten sie es an die Einheimischen verkaufen dürfen. Auch der Handel außerhalb der Städte und der direkte Verkehr mit andern Fremden wurde ihnen untersagt.[2]) Schon 1370 war Stralsund mit den gleichen Verboten gegen Engländer und Schotten vorgegangen.[3]) Aber noch andere Mittel versuchten die Städte, um den englischen Verkehr nach dem Osten zu lähmen. Sie verboten die Befrachtung hansischer Schiffe durch Engländer von und nach Hansestädten, die Befrachtung englischer durch Hansen, die Verfrachtung hansischer Güter zusammen mit englischen in dasselbe Schiff.[4]) Solche Maßregeln konnten aber nur Erfolg verheißen, solange der Verfall der englischen Schiffahrt, der unter Eduards III. Regierung sich vollzogen hatte, andauerte. Diese Erkenntnis fehlte auch den Engländern selbst nicht. Vielleicht unter dem Einflusse jener hansischen Bestrebungen verordnete die englische Regierung 1381, daß Engländer ihre Waren bei Strafe der Konfiskation nur in englische Schiffe verfrachten dürften. An solchen aber fehlte es. Die Verordnung mußte schon im nächsten Parlament auf Bitte der englischen Kaufleute selber zurückgezogen werden. Dieser erste Versuch einer Navigationsakte hatte zuviel vom Volke verlangt.[5])

Auch in England selbst loderte die Erbitterung gegen die

---

[1]) Merkwürdigerweise übergeht der Libell S. 77 diese wesentlichsten Produkte in seiner Angabe der Einfuhr aus Preußen, während er sie kurz zuvor als Einfuhr nach Flandern anführt, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. 1883 S. 114.

[2]) HR. 1. III n. 102, vgl. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, S. 99.

[3]) Hans. UB. IV S. 137 Anm. 5.

[4]) Vgl. HR. 1. III n. 318 § 3, 102, II n. 210 § 8. 1.

[5]) Vgl. Schanz, Engl. Handelspolitik I S. 359 ff.

Hansen in Haß empor, namentlich in London. Aber die schnelle Steigerung aller Warenpreise, die der Beschränkung der Handelstätigkeit der Fremden in England folgte, bewies ebenfalls, daß der englische Handelsstand sein augenblickliches Können weit überschätzt hatte. Das Oktoberparlament 1378 schon raffte sich den Gemeinen gegenüber auf und machte die beschränkenden Maßregeln zum größten Teile rückgängig angesichts des großen Nutzens, den der Verkehr der Fremden dem ganzen Königreiche bringe.[1]) Unter dem Einflusse derselben Anschauungen in englischen Regierungskreisen kam es auch zur Beilegung des Zerwürfnisses mit den Hansen. Auch hier mußten die Ansprüche Londons weichen. Nur forderte die Regierung von der Hanse das unumwundene Zugeständnis, daß sie allezeit dem Verkehr der englischen Kaufleute in Schonen, Norwegen, in allen Städten und Gebieten der Hanse Förderung, Unterstützung, Sicherheit und Freiheit von neuen Auflagen beweisen werde.[2]) Aber diese sehr dehnbaren Ansprüche stießen auf den einmütigen Widerstand der hansischen Kaufleute und Städte. Eine hansische Gesandtschaft, Jakob Pleskow, Bürgermeister von Lübeck, und Johann Kordelitz, Ratsherr von Thorn, wurde im Herbst 1379 nach England geschickt. Sie erreichte, daß die englische Regierung sich zufrieden erklärte mit der Aufnahme einer ganz allgemein und unverfänglich gehaltenen Verpflichtung der Hanse in die Privilegien, dem englischen Handel bei sich gleiche Vergünstigungen und Behandlung zuteil werden zu lassen, wie der deutsche in England genieße. Darauf wurden am 23. September 1380 den deutschen Kaufleuten ihre bestätigten Privilegien nach Einfügung der Klausel wieder ausgehändigt.[3])

In England wurden die Zollvorrechte der Hansen sofort wieder in Kraft gesetzt.[4]) Die Gemeinsamkeit englischer und hansischer Interessen Seeräubern gegenüber bewährte sich im Sunde.[5]) Die wiedergewonnene Fühlung beider Nationen äußerte sich aber auch

---

[1]) Hans. UB. IV S. 264 Anm. 3.

[2]) Hans. UB. IV n. 647 (vgl. n. 645). Bis zu wie ungemessenen Ansprüchen diese Klausel führen konnte, war schon durch eine Probe belegt, vgl. HR. 1. III n. 318 § 2.

[3]) Hans. UB. IV n. 671, 673; HR. 1. II. n. 210 § 12, 13, 211 Schluß, vgl. n. 212 § 3. — n. 225 (Datum im Hans. UB. IV n. 696 berichtigt).

[4]) Hans. UB. IV n. 697, 712, 718, vgl. Hans. Gesch. Qu. VI n. 210—213.

[5]) HR. 1. III n. 141.

schon 1381 in einem lebhaften Aufschwunge des englischen Handels nach den Ostseestädten, auch in Stralsund nach der Schilderung der dortigen Chronik. Am Gelland beim Dornbusch lagen die großen und tiefgehenden englischen Schiffe. Leichterschuten besorgten die Verbindung mit Stralsund, den Transport der Waren. Alle Straßen der Stadt waren voll englischen Gutes, die Lebendigkeit des Verkehrs war ganz bedeutend.[1]) Stralsund erfreute sich bei den Kaufleuten aller westlichen Nationen offenbar großer Beliebtheit, weil es so günstig direkt gegenüber Schonen und der Ausmündung des Sundes lag. Sein Fremdenverkehr übertraf daher auch wahrscheinlich den nach Preußen gerichteten an Alter. Sein Markt genoß um so höhere Wertschätzung, je unsicherer das Verhältnis Preußens zu England blieb.

Aber die Lage in England selbst bot für die Dauer friedlicher Beziehungen zur Hanse keine Gewähr. Unerhört stieg die Geldverlegenheit der Regierung. Kurzatmige Rüstungen gegen seemächtige Feinde wie die Franzosen und mehr noch die Spanier, zu Lande auch gegen die Schotten verzehrten enorme Summen und fruchteten nichts. Die Staatsflotten vermochten das Meer nicht zu behaupten, reiche Privatleute, wie der Londoner Kaufmann John Philipot, mußten das Beste tun, um die Aussendung von Kriegsschiffen, die Aufbringung von Transportflotten zu ermöglichen.[2]) Unter solchen Umständen band sich die Regierung auch nicht an die Beobachtung der hansischen Abgabeprivilegien. Den hansischen Kaufleuten wurde 1382 die Subsidie in Gestalt eines Pfundgeldes von sechs Pfennigen vom £ Sterling des Wertes der Waren abgefordert, 1386 wurde es auf zwölf Pfennige erhöht.[3]) London beeinträchtigte aufs neue den Platzhandel des deutschen Kaufmanns. Eine englische Kriegsflotte plünderte im Mai 1385 im Hafen von Brügge, dem Zwijn, preußische, kampener und andere Schiffe, wobei auch der Ordenshandel bedeutende Verluste erlitt. Die Klagen der ge-

---

[1]) Stralsunder Chroniken, hg. von Mohnike und Zober, S. 163f.

[2]) Vgl. über diesen Mann Script. rer. Brittan. 28. 1. I S. 370, 377, 435, II S. 71 u. ff. (Chronik des Th. Walsingham). Er hätte in der Aufzählung bedeutender englischer Kaufleute bei Schanz I S. 328 nicht unerwähnt bleiben dürfen.

[3]) Hans. UB. IV n. 753, 761, 762. Nur die Einfuhr des schonischen Herings wurde bis auf weiteres davon ausgenommen, n. 759; vgl. HR. 1. VIII n. 909, 913, 921. Hans. Gesch. Qu. VI S. 167 Anm. 2.

schädigten Preußen wurden in England abgewiesen durch die herausfordernde Frage: „was durfit ir vil clagen? ir habit Engilschen gutes genug in Prusen, do mogit ir vor eynen phenning czwene nemen.“[1]) Die Folge war, daß der Ordensstaat die Beziehungen zu England abbrach. Die englischen Kaufleute wandten sich nach Stralsund, wo die nach Flandern verkehrenden einheimischen Tuchhändler ihr Erscheinen keineswegs gern sahen.[2]) Als aber die wendischen Städte und Hamburg sich ebenfalls über ein energisches Vorgehen gegen England schlüssig wurden und im Juni 1388 die in Stralsund lagernden englischen Güter arrestierten, antwortete England allerdings mit derselben Maßregel, verbot auch noch besonders den Verkehr nach Schonen und den Ostseehäfen,[3]) aber schwer empfand es alsbald den Abbruch eines unentbehrlichen Verkehrs. Schon im August traf eine englische Gesandtschaft in Marienburg ein. Sie bestand aus den gewiegtesten und der Handelsverhältnisse im Osten kundigsten Männern, dem Londoner Bürger Walter Sibile und dem Yorker Thomas Graa, hervorragenden Mitgliedern des Parlaments, und dem Londoner Kaufmann John Bebys, der ihnen als Sachverständiger beigegeben war. Es war nicht unrichtig, wenn ein Thorner Ratsherr damals meinte, die Beobachtung der hansischen Privilegien in England hänge ab vom Verhältnis Preußens zu England. Nach dreiwöchigen Verhandlungen kam am 21. August 1388 ein Vertrag zustande, der die gegenseitigen Arreste aufhob, die geschädigten Kaufleute mit ihren Forderungen auf den Rechtsweg verwies und den Engländern Verkehrsfreiheit in allen Häfen und im Binnenlande Preußens mit jedermann einräumte, jedoch nach der „landesüblichen Gewohnheit“. Es war ein Vertrag, der der englischen Diplomatie Ehre machte. Anfang September folgte der Abschluß mit Lübeck, Hamburg, Rostock und Wismar. Auch zu ihnen wurde das alte Verhältnis wieder hergestellt.[4]) Mit Stralsund aber kam es zu keiner Verständigung, auch nicht 1390, als Sibile und Bebys aufs neue zu Verhandlungen mit dieser Stadt bevollmächtigt waren.[5])

---

[1]) Hans. UB. IV n. 936 § 5.

[2]) Hans. UB. IV n. 888.

[3]) Hans. UB. IV n. 933 und Anm. 1, 934.

[4]) HR. 1. III n. 406; Hans. UB. IV n. 942, 945, Hans. Gesch. Qu. VI n. 252, vgl. n. 250. Keutgen a. a. O. S. 64f.

[5]) Hans. UB. IV n. 1040. Anfang 1391 erfolgte in Stralsund ein neuer

Überblickt man das Ergebnis dieses Ringens, so wird man sagen müssen, daß die wendischen und preußischen Städte auf eine Politik Verzicht leisteten, die auf Einschränkung des englischen Handels nach und in den Ostseehäfen ausgegangen war.

Das Gefühl, daß man Neuerrungenes gegen eine nur augenblicklich überflügelte Politik der Hanse gemeinsam zu schützen habe, ward denn auch schnell wirksam unter den Merchant Adventurers. Die nach Schonen, Preußen, Stralsund usw. verkehrenden organisierten sich 1390 genossenschaftlich fester, setzten sich einen Ältermann zu schneller Behandlung von Rechtsfragen und Streitigkeiten innerhalb der Genossenschaft wie zwischen englischen und deutschen Kaufleuten, überhaupt zur Vertretung ihrer Rechte dem Auslande gegenüber. Ihre Wahl fiel auf den schon mehrfach genannten John Bebys. König Richard II. bestätigte ihn 1391 in seiner Würde, ordnete seine Amtsbefugnisse und eine jährliche Neuwahl für den Posten an. Sein Sitz war entsprechend der Bedeutung dieses Platzes für den englischen Ostseeverkehr Danzig, wo der Hochmeister Konrad Zöllner von Rotenstein 1388 den Engländern ein Haus zu Versammlungszwecken zu mieten und sich genossenschaftlich zu organisieren gestattet hatte.[1])

Der Aufschwung des englischen Handels nach den Verträgen von 1388 war namentlich in Danzig ganz bedeutend, und umfangreich waren die hier ihm stillschweigend gewährten Freiheiten. Insbesondere die Kaufleute von Lynn scheinen in dieser Periode in der Ostsee wie in Norwegen die rührigsten Vorkämpfer des englischen Handels gewesen zu sein. Es war ein günstiger Umstand für England, daß erst in den Jahren 1390 und 1391 eine schreckliche Hungersnot das Inselreich heimsuchte. Ungehemmt konnten die preußischen Ernteüberschüsse den Weg nach England nehmen.

Arrest auf die englischen Güter, vgl. HR. 1. V n. 448 § 7, Hans. Gesch. Qu. VI n. 354 § 1, 350, 322 § 18.

[1]) Hans. UB. IV n. 1042, vgl. HR. 1. III n. 403 § 4, schon bei den Verhandlungen 1388 hatten die Engländer den Hochmeister um dies Zugeständnis ersucht, vgl. HR. 2. II n. 76 § 25. Hirsch a. a. O. S. 100f., Daenell, Hanse S. 43f. — Wir begegnen in Preußen Kaufleuten aus London, York, Lynn, Beverley, Colchester, Winchester (= Wynton civitas, vgl. HR. 1. III Register), Hadley, Boston, Coventer, Middlessex, Norwich, Old-Sarum, Nottingham, Hull und gewiß noch andern Plätzen; in Stralsund Kaufleuten aus Lynn, London, Newcastle. HR. 1. III n. 404, V n. 448 § 7.

Der Mayor von London sorgte noch ganz besonders für Regelmäßigkeit in den überseeischen Zufuhren, anders wäre die Not unerträglich geworden. Dagegen war 1392 ein gutes Getreidejahr. Vorausgegangen war 1389 eine große Teuerung in den Ostseegebieten; da war sogar aus England — „desglich vor ny was gehort“, wie ein Zeitgenosse in einer preußischen Chronik berichtete — eine Schiffsladung Weizen nach Danzig gebracht, auch nach Wismar waren von englischen Kaufleuten je 1000 Quarter Getreide und Malz eingeführt worden.[1])

Die Tuchausfuhr aus englischen Häfen zeigt für die dem Friedensschlusse folgenden nächsten Jahre, während welcher überdies die Beziehungen der Hanse zu Flandern durch eine neue Handelssperre unterbrochen waren, bis zur Wiederanknüpfung des hansischen Verkehrs mit Flandern bedeutend gestiegene Ziffern.[2])

In dem Drange nach Ausbreitung und Steigerung der Tätigkeit, den der allgemeine Aufschwung des Volkslebens und Nationalgefühls in England auch dem Handelsstande und der Schiffahrt mitteilten, war der Gegensatz zwischen England und der Hanse fortan nicht minder fest begründet, als in den Ansprüchen der Hanse auf buchstäbliche Erfüllung der den Ihren in England verbrieften Zoll- und Verkehrsfreiheiten. Die Kriege Englands mochten oft und für lange Zeit reiche Volkskräfte von den natürlichen Bahnen ihrer Wirksamkeit mit unheilvollen Folgen ablenken, — die Grundrichtungen des Strebens beider Völker, die einander bekämpften, standen fest.

Der Vertrag von 1388 erzeugte schnell die Wirkungen, die man von seinen Bestimmungen erwarten konnte.[3]) Das Zuströmen der Engländer in die Hansestädte und ihre Ansprüche machten sich bald in unbequemster Weise fühlbar. Der hansische Handel in England dagegen blieb Zollanforderungen unterworfen, die seinen Privilegien widerstritten, nämlich außer der rechtmäßigen Kustume

---

[1]) Vgl. Walsingham i. Script. rer. Brittan. 28. 1. II S. 197, 198, 203f., 407, Hans. Gesch. Qu. VI n. 265—267, 257, Script. rer. Prussic. III S. 158.

[2]) Kunze in den Tabellen Hans. Gesch. Qu. VI S. 361 (Boston), 362f. (Kingston). Die obige Angabe vermag im günstigsten Falle nur als Illustration zu dienen. Bei dem geringfügigen statistischen Material kann ein zuversichtliches Urteil nicht gefällt werden.

[3]) Vgl. Koppmann, Die preußisch-englischen Beziehungen der Hanse i. Hans. Gesch. Bll. 1883 S. 119ff., Daenell, Hanse S. 170ff.

von drei Pfennigen vom £ des Wertes dem 1386 eingeführten Zuschlagspfundgelde von zwölf Pfennigen. Die Zahlung weiterer Abgaben gelang dem Kontor abzuwenden.[1]) Ein preußischer Vorschlag an die Hansestädte 1392, eine dem englischen Überzoll entsprechende Abgabe den Engländern aufzuerlegen, wurde nicht weiter verfolgt. Verwendungsschreiben des Hochmeisters und der Hansestädte an den König, das Parlament, die großen Städte Englands wegen des Zolls waren wirkungslos. Im Sommer 1394 sprach sich das Londoner Kontor gegen den Hansetag dahin aus: „uns dunked, dat se nicht vele bi juwe breve setten.“[2]) Erst im Juli 1397 rafften sich die preußischen Städte auf, verboten den hansischen Kaufleuten den Ankauf englischer Tuche außerhalb Englands. Am 22. Februar 1398 kündigte der Hochmeister Konrad von Jungingen dem englischen Könige den Marienburger Vertrag. Binnen Jahresfrist sollten die preußischen und englischen Kaufleute in ihre Heimat zurückgekehrt sein.

Die übrigen Hansestädte wurden hierdurch in ihrem Verhältnisse zu England nicht berührt. Es muß anerkannt werden, daß die englische Regierung sich bemühte, den hansischen Kaufleuten den Schutz ihrer Privilegien bei Strandraub und Seeraub ihrer Untertanen zuteil werden zu lassen. Als sie sich Anfang 1398 vom Unterhause eine neue Steuer bewilligen ließ, verbot der König ausdrücklich, unter Bezugnahme auf jene Privilegien, sie den Hansen abzuverlangen.[3]) Als König Richard II. 1399 den Thron verlor und Heinrich von Lancaster, der 1390 zur Heidenfahrt im preußischen Ordenslande gewesen war, die Krone nahm, bestätigte er am 24. Oktober 1399 nach einer Petition der hansischen Kaufleute beim Parlament ihre Privilegien. Er knüpfte aber die Nutzung derselben an den Fortbestand der von den Engländern in den Hansestädten erworbenen Zugeständnisse und an die Beobachtung der oft von der Regierung gestellten Forderung, daß die Hanse keine Nichthansen an ihren Privilegien teilnehmen lasse. Und er verlangte des weitern, daß die Ostseestädte und der Hochmeister bis zum 24. Juni 1400 eine Gesandtschaft nach England schickten, um die

---

[1]) HR. 1. IV n. 6, Hans. UB. V n. 21; IV n. 998, 1045, 1073, 1074, 1076.

[2]) HR. 1. IV n. 124 § 2, 202.

[3]) Hans. UB. V n. 105, 116, 131, wozu Hans. Gesch. Qu. VI n. 268, 269 bis 276, 279. — Hans. UB. V n. 348 und Anm. 2.

den Engländern durch die Vitalienbrüder Rostocks und Wismars, durch die Arreste Stralsunds und das Handelsverbot des Ordens zugefügten Schädigungen zu verantworten.[1]) Aber die Sicherung seines mangelhaften Thronanrechts und der Fortgang der äußern Kriege nahmen des Königs Aufmerksamkeit lange Zeit vollständig in Anspruch. Die geforderte Gesandtschaft erschien natürlich nicht in England.

In Preußen aber scheute man sich, das erlassene Handelsverbot in vollem Umfange wirksam werden zu lassen, man beschränkte den Handelsbetrieb der Engländer, aber aus dem Lande wies man sie nicht. Selbst die Vergewaltigung zweier livländischer Schiffe auf der Fahrt von Livland nach Brügge durch Engländer, wobei 28 Kaufleute und über 100 Matrosen aus Livland getötet wurden, im Jahre 1402 und die Wegnahme verschiedener preußischer Schiffe rief in Preußen nur Drohungen hervor. Eine preußische Gesandtschaft nach London hatte gar keinen Erfolg.[2]) Da raffte sich endlich der Orden auf. Lähmend hatte bisher der Wille zum Frieden, den die wendischen Städte zur Schau trugen, auf die preußischen eingewirkt. Ohne ihre Hilfe, ohne eine Sperrung der ganzen Ostsee war jedes Vorgehen Preußens wirkungslos. Den Orden aber hatten politische Rücksichten, die Besorgnis vor einer Verbindung zwischen der dänisch-nordischen und der englischen Macht, bisher zurückgehalten. Diese war mit der Verständigung über die Verheiratung des dänischen Thronerben Erich von Pommern mit Heinrichs Tochter Philippa nun doch ebenso wie der Ausbruch des offenen Kampfs zwischen Königin Margrethe und dem Orden um den Besitz Gotlands eingetreten.

Im Juni 1404 verbot der Orden die Einfuhr englischen Tuchs, die Ausfuhr von Bogenholz, Pech und Teer, bis zum 29. September

[1]) Hans. UB. V n. 386, 387, 391. — Wegen der Schäden durch die Vitalienbrüder — über ihren Zusammenhang vgl. im ersten Buch, II 4. Kp. — und der daraus von den Engländern gegen Lübeck und Stralsund ebenfalls hergeleiteten Schadenersatzansprüche vgl. Daenell, Hanse S. 164 und Anm. 2, dazu jetzt Hans. UB. V n. 182, 384. Zu den Schädigungen durch die Auslieger vgl. auch die englischen Klagen Hans. Gesch. Qu. VI n. 322 § 19—23.

[2]) Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. 1883 S. 124ff., Hirsch, Danzig S. 101f. — HR. 1. VIII n. 133, 134, Hans. Gesch. Qu. VI n. 317, HR. 1. V n. 440 § 1—19, über ein beraubtes Stettiner Schiff, das aus dem biskayischen Busen für preußische Rechnung Salz geholt, vgl. Hans. UB. V n. 582, 606, Hans. Gesch. Qu. VI n. 317 § 19, HR. 1. V n. 159.



gab er den Engländern Frist, sein Land zu räumen. Aber unbekümmert erneute Heinrich IV. den Erlaß seines Vorgängers über die Organisation seiner wagenden Kaufleute im Ostseegebiete und ersuchte, wenngleich vergeblich, den Hochmeister um die Aufhebung des Verkehrsverbots.[1])

Dagegen schien Preußen endlich auch an den andern Hansestädten den erhofften Bundesgenossen zu finden. Die wendischen Städte, Hamburg und Bremen kamen in Bewegung, seit sich von 1402 ab von Jahr zu Jahr die Schädigungen der Ihrigen mehrten.[2]) Am 5. März 1405 beschloß zu Lübeck eine Versammlung der wendischen und preußischen Städte ein Verbot der Ausfuhr von Waldwaren, von Flachs, Leinwand und Osemund und ein Verbot des Handels mit englischem Tuch. Aufforderungen an Holland, Seeland, Flandern, Brabant, sich den hansischen Verfügungen anzuschließen, waren vergeblich. Die Niederlande scheuten sich, ihren Handel und ihre Tuchindustrie dadurch aufs Spiel zu setzen.[3]) Das vereinte Vorgehen der beiden hansischen Gruppen aber verfehlte seine Wirkung auf England nicht. Die begehrtesten Güter des Ostens waren nicht mehr zu erlangen, das Tuch fand in den Hansestädten und an der Ostsee keinen Absatz.[4]) Der Zwang der hansischen Maßregeln veranlaßte schon im Mai 1405 die Abordnung einer englischen Gesandtschaft zu Verhandlungen in erster Linie mit dem Hochmeister, dann auch mit den Hansestädten. Es waren zu des Hochmeisters Genugtuung „gar namhaftige manne“, die am 8. August 1405 in Marienburg eintrafen: der Ritter William Esturmy, der Kleriker Magister Johann Kyngton und der Londoner Bürger William Brampton, erstere beide erprobte Diplomaten, der letztere ein kaufmännischer Sachverständiger.[5])

---

[1]) Hans. UB. V n. 590—592, HR. 1. V n. 149, 150 § 1—7. — Hans. UB. V n. 617; vgl. n. 614, HR. 1. V n. 202. — Hans. UB. V. n. 616.

[2]) Vgl. die Klagen Lübecks Hans. Gesch. Qu. VI n. 329, Bremens n. 334, Hamburgs n. 337, Greifswalds n. 342, Stralsunds n. 345, dazu HR. 1. V n. 123, 124, Hans. UB. V n. 603, 613, 615, 618, 621, 633, 634.

[3]) HR. 1. VIII n. 1018, V n. 225 § 3—6, 226, 227, 229, vgl. Delepierre u. Priem, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. I S. 63, 75.

[4]) Hans. UB. V n. 661, 674, 703, 717, 732. Über die Kontrolle der Ausfuhr durch die Preußen, Thorn in Stettin, Elbing in Stralsund und Greifswald, Danzig in Kopenhagen, vgl. HR. 1. V n. 241 § 1, 4.

[5]) Vgl. die Angaben Paulis i. Hans. Gesch. Bll. 1877 S. 127f.

Vergeblich war es jetzt, daß Herzog Johann von Burgund, der 1404 seinem Vater Philipp gefolgt war, den Hansestädten ein Bündnis anbot, als eine englische Flotte ohne voraufgegangene Ankündigung von Feindseligkeiten seinen Hafen Sluys überfallen hatte. Dankend wurde vom Hochmeister auch ein Vermittlungsangebot der nordischen Königin Margrethe abgelehnt.[1]) Ohne auf die hansischen Genossinnen und das gemeinsame Verkehrsverbot Rücksicht zu nehmen, gab der Hochmeister schon am 10. August die Ausfuhr der verbotenen Waren, außer direkt nach England, wieder frei. Am 8. Oktober 1405 ward in Marienburg ein Vertrag abgeschlossen, der den Engländern den Verkehr nach Preußen im alten Umfange gestattete und die Erledigung der gegenseitigen Schadenersatzansprüche einem Tage zu Dordrecht am 1. Mai 1406 vorbehielt.[2]) Entrüstet gab das Brügger Kontor seinem Urteile über das bundbrüchige Verhalten Preußens Ausdruck: es sei ein Hohn auf die Hanse und geeignet, ihr ehrwürdiges Ansehen im Auslande sehr zu schwächen.[3])

Mit verletzender Nichtachtung der Hansen schob der König die vereinbarte Tagfahrt von Termin zu Termin auf, wenn auch die hansischen Privilegien beobachtet wurden und der König einen Spezialgerichtshof für alle bei der Kanzlei einlaufenden Entschädigungsansprüche einsetzte.[4]) Angriffe auf livländische, preußische und lübische Schiffe blieben auch jetzt nicht aus, und in ihrer Erregtheit vergriffen sich gelegentlich hansische Seeleute an Engländern auf See.

Mit eindringlichen Worten lud Lübeck die Hansestädte zum Hansetage in seinen Mauern, der endlich wegen der englischen Frage eine Entscheidung treffen sollte, auf den 5. Mai 1407 ein: deshalb werde die Hanse vergewaltigt, weil die Städte so schlecht zusammenhalten, weil sie in ihrem Tun uneins seien, weil einer Stadt der anderen Schade nicht zu Herzen gehe; überall sei darum

---

1) Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. 1883 S. 128f. — HR. 1. V n. 258.

2) Hans. UB. V n. 687, vgl. Script. rer. Pruss. III S. 282 (hier April 10 als Termin genannt).

3) HR. 1. V n. 275.

4) Hans. Gesch. Qu. VI n. 297 und S. 195 Anm. 1, vgl. n. 304, n. 306 und vorbereitend n. 316 § 10b—e. Die Beschäftigung des Oberhauses mit den Fragen Hans. UB. V n. 707.

der Verlust der Privilegien, die vom Kaufmann und von den Städten mit so großen Kosten erworben seien, zu befürchten.[1])

Aber der Hansetag zu Lübeck, der den stattlichen Besuch von 22 Städten, darunter Köln, Dortmund, Bremen, aufwies, beantwortete das erneute Bündnisangebot einer burgundischen Gesandtschaft mit dem Beschlusse, keine Gewalt gegen England zu versuchen, sondern auf weitere Verhandlungen mit ihm einzugehen, und schlug England als Termin für solche den 1. August vor.

Im Haag wurden die Verhandlungen seit dem 31. August 1407 zwischen den Boten von Lübeck, Rostock, Wismar, Danzig, Riga, Dorpat, Hamburg und Köln, deren Wortführer der Lübecker Bürgermeister Heinrich Westhof war, und den englischen Abgesandten William Esturmy und Johann Kyngton geführt.[2]) Mit wenig Worten gleitet der in einer Wismarer Handschrift überlieferte Bericht über die Verhandlungen hinweg. Doch was er unausgesprochen ließ, das bezeugen die Vertragsentwürfe desto deutlicher, die nach fünf- bis sechswöchentlichen unerquicklichen Verhandlungen im Oktober zustande kamen.[3]) Die preußischen Städte erhielten auf ihre Forderung von über 25000 Nobeln Schadenersatz zugebilligt ca. 9000, die livländischen von 24000 Nobeln 22500, die andern Hansestädte, alse vornehmlich die wendischen, von 32000 Nobeln nur 1372! Umgekehrt sollten preußischerseits den Engländern 766 Nobeln gezahlt werden. Offenbar brachte man auf englischer Seite den Schaden, den man durch die mecklenburgischen Vitalienbrüder erlitten hatte, in Höhe von über 32000 Nobeln den wendischen Städten in Anrechnung.

Die Hansestädte waren geschlagen durch Preußen und Engländer zusammen. Mit nichtigen Erörterungen suchten die preußischen Städte ihr unkameradschaftliches Verhalten gegen die andern zu rechtfertigen. Das rücksichtslose Vorgehen des Ordens entsprang zum Teil auch gewiß einer Erbitterung über die freundschaftliche Haltung der wendischen Städte, die sie gegen Margrethe in seinem Streite mit ihr um Gotland beobachtet hatten. Vielleicht begann auch bereits der Verfassungskampf in Lübeck den Druck des

[1]) HR. 1. V n. 385.

[2]) Das Material darüber von Koppmann zusammengestellt HR. 1. VIII S. 683 ff., woselbst die Drucknachweise der einzelnen Akten.

[3]) HR. 1. V n. 460, VIII n. 1061.

politischen Übergewichts dieser Stadt zu vermindern und den Absonderungsgelüsten anderer freien Spielraum zu geben. Das Kontor zu Brügge vergaß dem Orden und seinen Städten ihre Absonderung lange Zeit nicht, denn dadurch sei eine andernfalls achtunggebietende hansische Willensäußerung ins Gegenteil gewendet worden und Spott und Hohn über die hansische Uneinigkeit und die Verminderung ihres Ansehens im Westen die Folge.[1])

Unter allen Umständen bedeutete der Aufschwung einer exportierenden englischen Tuchindustrie, der unter Eduards III. Regierung begann, eine Konkurrenz für die flandrische, denn sie suchte ihre Abnehmer dort, wo diese bisher geherrscht hatte. Sie war ein Feind nicht allein der Fläminger, sondern auch der Hansen. Sie begann das hansische Monopol des Handels mit flämischem Tuch im Ostseegebiete, das der Hauptartikel gerade des Handels der wendischen Städte war, zu durchbrechen. Sie entzog sich der Herrschaft der Hanse, indem die englischen Kaufleute selbst in dem Vertrieb ihrer Erzeugnisse ein Mittel sahen, sich wirtschaftlich selbständig zu machen.[2]) Andrerseits aber nahmen die hansischen Kaufleute selbst lebhaften Anteil am Handel mit den englischen

---

[1]) HR. 1. VI n. 333.

[2]) Zu den Tuchpreisen vgl. für diese Zeit Hamb. Kämm. Rechn. I S. 125, 126, 151,367 (Brügger u. nam. Genter Tuche), HR. 1. III n. 334 § 34, II n. 343 § 34, III n. 344 § 1, 2, IV n. 185 (Genter Tuche, doch wird es im vorletzten Abschnitt II n. 343 § 34 heißen müssen statt zwei gentsche lakene: 11). Der Preis ist durchschnittlich fast 18 M. lüb. (1 Pfund grote = $4^1/_2$ M. lüb. nach der Kurstabelle III n. 450). Preise englischer Tuche sind für die Anfangszeit kaum erhalten, doch vgl. einige Angaben zu 1406 HR. 1. V n. 302, 307 § 5, 308 § 15, 311 § 14, wonach ein Tuch 7—11 M. lüb. wert war (vgl. die Münztabelle bei Hirsch a. a. O. S. 243). Dasselbe Verhältnis zwischen flandrischen und englischen Tuchpreisen vgl. für Krakau in dieser Zeit bei Daenell, Polen und die Hanse um die Wende des 14. Jahrhunderts, Deutsche Ztschr. f. Gesch. Wiss. Jg. 1897/98 S. 330 Anm. 2, für spätere Zeit i. a. bei Hirsch a. a. O. S. 250ff. — Die Länge der in Brügge in den hansischen Verkehr gebrachten Tuche sollte nach einer Brügger Verordnung betragen 44 Ellen, Hans. UB. III S. 262 Anm. 2. Die Länge der nach Preußen eingeführten englischen betrug nach eigner Angabe der Engländer 42, der halben 21 Ellen. 1388ff. klagten sie, daß Preußen dies althergebrachte Maß nicht mehr anerkennen wolle, sondern 44 bezw. 22 Ellen Länge verlange. Preußen antwortete, es richte sich nach einem hansischen Erlasse, HR. 1. III n. 404 § 7, 405 § 7, Hans. Gesch. Qu. VI n. 322 § 1. Dieser war zu Lübeck 1383 erfolgt, HR. 1. II n. 258 § 14, vgl. Hans. UB. VIII n. 691 § 1 (1458).

Tuchen.[1]) Denn aus Boston z. B. führten in dem Zeitraume der Regierung Richards II., 1377—99, die Engländer selbst 12681 Stück Tuch aus, die Deutschen über 45300 Stück, die übrigen fremden Händler 2222, dagegen aus Hull die Engländer 59311, die Deutschen nur 5828, die andern Fremden 1575 Stück. Während dieser Zeit zeigen die Tabellen der jährlichen Ausfuhr dieser beiden Plätze allerdings von einem Zurückgehen des deutschen, einem Steigen des englischen Anteils nichts, dennoch wird die Klage der Lübecker Versammlung 1396 schwerlich unbegründet sein, daß die Engländer mit ihrem Tuch nun alle Länder überschwemmten, sehr zum Schaden des hansischen Kaufmanns.[2])

Von größter Bedeutung für die Fortschritte der Tuchproduktion in England war es, daß die Wollexportzölle, die mit dem Stapelzwang für die englische Wolle in Calais verknüpft waren, von der Regierung höher und höher geschraubt wurden, während die Tuchzölle den anfänglichen niedrigen Stand behaupteten.[3])

Nicht nur im Ostseegebiet, wo wir allerdings zuerst ihr korporatives Auftreten festzustellen vermögen, und die Könige Heinrich IV. im Jahre 1404, Heinrich VI. 1428 die ihnen 1391 verliehenen Befugnisse bekräftigten, wurden die Merchant Adventurers die Vorkämpfer des englischen Exporthandels. Durch entsprechende königliche Freibriefe wurden 1408 die nach Norwegen, Schweden und Dänemark handelnden organisiert, 1407 auch die nach Holland, Seeland, Brabant und Flandern verkehrenden.[4]) Im selben Jahre

---

[1]) Zum Zeitpunkt des Absatzes der Tuche an die hansischen Händler, 24. August, vgl. Hans. UB. IX n. 525.

[2]) HR. 1. IV n. 360 § 4.

[3]) Schanz, Engl. Handelspolitik I S. 440f. Über den Wollstapel in Calais vgl. Hans. UB. IV S. 277 Anm. 3, S. 315 Anm. 1, n. 760, Hans. Gesch. Qu. VI S. 169 Anm. 1. 2. Zahlenmäßig läßt sich über den Aufschwung der englischen Tuchausfuhr bis jetzt nichts Sicheres angeben. Illustriert wird er nur durch die zunehmenden hansischen und flämischen Klagen. Vgl. Hans. Gesch. Qu. VI S. 360ff. die Tabellen. Unerwähnt darf aber ein Vorzug der Hansen vor den englischen Exporteuren nicht bleiben. Für erstere hatte von Anfang an nie der lästige Zwang der königlichen Tuchpacker und der damit verbundenen Abgaben bestanden; die Londoner Kaufmannschaft aber erlangte erst 1399 die Aufhebung dieser beschränkenden Einrichtung für die Ihrigen, Hans. Gesch. Qu. VI n. 231, Hans. UB. V S. 197 Anm. 2.

[4]) Hans. UB. V S. 317 Anm. 1, vgl. Hans. UB. IV n. 1042, V n. 616, VI n. 736.

erwarben sie in Antwerpen ein eigenes Haus, nicht in weitschauender Voraussicht der viel späteren unerhört glänzenden Entwicklung dieses Handelsplatzes, sondern aus Not. Denn durch die Hindernisse, die dem Vertrieb ihrer Tuche in Flandern von dem Lande selbst und auf dessen Drängen auch von der burgundischen Regierung in den Weg gelegt wurden, waren sie gezwungen, außerhalb Flanderns den Stapel ihrer Ware zu errichten. Noch viele Jahrzehnte lang fristete ihr Handel in Antwerpen ein ziemlich kümmerliches Dasein, aus Brügge aber zog er sich nach und nach zurück.[1]) Und diesen drei Gruppen der Merchant Adventurers traten als vierte hinzu diejenigen englischen Kaufleute, die nach dem englischen Westfrankreich, insbesondere nach Bordeaux, dem politischen und wirtschaftlichen Hauptstützpunkt Englands dort, Handel trieben. Die Kaufmannschaft von Lynn im Jahre 1423 bestand aus Preußen-, Schonen-, Bergen- und Bordeauxfahrern, nach den Niederlanden unterhielt sie anscheinend keine Beziehungen.[2]) Die Merchant Adventurers waren für die Ausbildung des englischen Überseehandels dasselbe, was die Genossenschaften deutscher Kaufleute, diese Vorläufer der Hanse, für die Entwicklung des deutschen über anderthalb Jahrhunderte früher geworden waren. Der Hanse, ihrem einzigen und überlegenen Rivalen, gegenüber hatten sie sich denn auch in erster Linie 1390 zur Sammlung und Anordnung ihrer Kräfte gedrängt gefühlt.

Die Erfolge des englischen Handels seit Eduard III. aber erzeugten jenes Selbstgefühl der Engländer, das einige Jahrzehnte später in dem Libell of englishe policye einen so frischen und lebensvollen Ausdruck fand. Es war natürlich, daß der Einbruch eines jungen, rüstigen Völkerelements in die Bannkreise durch Herkommen geheiligter Traditionen, in das flandrische Handelsleben und in die Domäne des hansischen Handels, Nordeuropa und die Ostsee, Besorgnis und Entrüstung und jene aus beiden Empfindungen zusammengesetzte neidische, moralische Verachtung des Gegners hervorrief, die um so lebendiger war, je leichter die neue Macht sich über alte Schranken der Gewohnheit oder des Rechts hinweg-

[1]) Vgl, Schanz, Englische Handelspolitik I S. 9, 339, der aber doch hier der Wichtigkeit der Akte von 1391 für die Geschichte der Merchant Adventurers nicht gerecht wird.

[2]) Hans. UB. VI n. 528.

setzte. Mangel an Wahrheit und Zuverlässigkeit warf man den Engländern vor, Häufungen von List, Verrat und giftiger Verleumdung. Auch hansische Stimmen erklärten, daß „in den Englischen gheen ganss gelove noch betruwen en is to hebbene". Greifswald nannte einmal König und Volk kurzweg Seeräuber.[1]) Danzig aber erläuterte 1438 die englische Forderung auf Niederlassungsfreiheit in Preußen dahin, daß England allmählich soviel Volksgenossen ins Land zu schicken beabsichtige, um ihm dann ebenso seinen Willen aufnötigen und es von sich abhängig machen zu können, wie es auch mit Bordeaux und Gascogne und andern Ländern getan habe.[2]) Wenn etwas helfen konnte gegen das Eindringen der englischen Kaufleute in die hansischen Handelsgebiete, so war es das einmütige, überzeugungsvolle Zusammenhalten des Bundes der Städte. Das aber war noch eben aufs schlimmste verletzt worden durch den Orden und seine Städte. Und vollends mußte die Achtung des Auslands vor der Zwangsgewalt des Bundes dahinschwinden, als der Lübecker Verfassungskampf seit 1408 mit allen seinen Begleiterscheinungen das hansische Leben verwirrte. Mitten in die Zerrüttung des Bundeslebens hinein klangen 1410 die ernsten Mahnungen des Brügger Kontors zur Einigkeit und Unnachgiebigkeit gegen England, auch wenn es auf Kosten der beiderseitigen Verkehrsbeziehungen sein müsse: „went den Enghelschen en steit des copmans unde eres ghudes ut der hense nicht to entberende, men der Enghelschen unde erer lakene mach men wol in den hensesteden untberen." [3])

---

2. Die Hanse und Flandern.

Während von englischer Seite her das Unheil langsam gegen Flandern und die Hanse heranwuchs, hatten sich Handel und Industrie Flanderns seit dem englisch-französischen Vertrag von Bretigny 1360 fast zwei Jahrzehnte lang einer ungestörten Blüte erfreuen können. Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes er-

---

[1]) HR. 1. V n. 256, 275, VII n. 592 § 7.
[2]) HR. 2. II n. 221 § 8.
[3]) HR. 1. V n. 659.

reichten in diesen Jahrzehnten einen Höhepunkt der Entwicklung. Es war, wie der zeitgenössische Geschichtsschreiber Froissard in seiner Chronik hervorhebt, gesättigt mit Gold, Silber, Reichtümern und Gütern allerart. Die Prachtentfaltung der Reichen, aber auch minder wohlhabender Schichten überstieg alles Maß.[1]) Auch in der Baukunst wurde die Lust am Prunk bestimmend für den Charakter des Stils. An die Stelle der einfachen massigen Würde der ältern Bauten trat das Streben nach dekorativer Wirkung und verschwenderischer Verzierung der Fassaden der bürgerlichen Monumentalbauten in immer stärkerm Maße.[2])

Der hansische Handel mit Flandern hob sich auf der breiten, 1360 gewonnenen Grundlage außerordentlich. Auch der Verkehr der südlichen Handelsnationen nach Brügge nahm zu trotz der Störungen, die um die Mitte der sechziger Jahre die guten Beziehungen der Christen zum ägyptischen Sultan erlitten. Da die Spezereien namentlich über Alexandria in den europäischen Verkehr kamen, so zeigte sich bald in Flandern und England eine lange anhaltende Störung in der Zufuhr und eine Steigerung im Preis derselben.[3])

Aber die innern politischen Verhältnisse des Landes und der Städte trieben einer furchtbaren Krisis zu. Gent blieb durch seine demokratische Verfassung, in der die Weber die Herrschaft führten, und die Erinnerung an die Zeiten Jakobs van Artevelde dem Landesherrn entfremdet. Brügge dagegen mit seinem aristokratischen Regimente war seiner Gunstbezeugungen sicher. Gent erhob 1379 die Waffen, als Brügge vom Grafen für seine Willfährigkeit in Steuerfragen einen Kanalbau bewilligt erhielt, der die Blüte des Verkehrs in Gent schwer schädigen zu müssen schien. Philipp van Artevelde, ein Sohn des großen Jakob, trat Anfang 1382 an die Spitze des Aufstandes und faßte durch den Zauber seines Namens die ganze Stoßkraft der demokratischen Bewegung in seiner Hand zusammen. Vor den Toren von Brügge wurde Graf Ludwig am 3. Mai 1382 völlig geschlagen, Brügge selbst ward von den Gentern eingenommen, aber nur die Makler und reichen Bürger der Stadt und ihr Besitztum wurden ihrer Wut preisgegeben.[4]) Über

[1]) Froissard, Chronik IX S. 161.

[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 545.

[3]) Walsingham i. Script. rer. Brittan. 28. 1. I S. 302.

[4]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 228ff., vgl. Walsingham i. Script. rer. Brittan. 28. 1. II S. 61f., Detmar i. Städtechron. 19 S. 565f.

die andern flämischen Gemeinden verbreitete sich der Aufstand, selbst jenseits der Grenzen Flanderns zeigten sich entsprechende Bewegungen bis Paris und bis zum Rheine hin, auch in England. Die größten Sympathien flogen dem „Ruwaard von Flandern“, Philipp van Artevelde, entgegen. Der Graf war plötzlich machtlos, doch mit Erfolg rief er seinen Schwiegersohn und künftigen Erben Herzog Philipp von Burgund und durch dessen mächtigen Einfluß Frankreich um Unterstützung an. Zu spät begann England an Beistand für seine alte Bundesgenossin Gent zu denken. Am 27. November 1382 erlag das flämische Bürger- und Bauernheer bei Roosebeke den kriegsgeübten französischen Rittermassen; Artevelde selbst fiel. Es war ein Sieg, der überhaupt über das Schicksal der verwandten Bewegungen zugunsten der adelig-fürstlichen Überlegenheit entschied.[1]

Aber nicht sogleich verlor das trotzige Gent den Mut. Franzosen und Engländer verwüsteten wieder das Land, mit englischer Hilfe brachen die Genter die Blüte der gewerbereichen Nebenbuhlerin Ypern, indem sie die von den Tucharbeitern bewohnten Vorstädte zerstörten. Jede Sicherheit der Person und des Eigentums hörte auf. Handel und Produktion stockten. Die Bewohner der Normandie aber suchten den Außenverkehr Flanderns, dessen Städte nach wie vor mit England sympathisierten, zu schädigen und gewannen leichten Raub in dem Seeverkehr vor der flandrischen Küste, besonders an den reichen hansischen Schiffen. Vergeblich forderte das Brügger Kontor von Flandern Schutz vor dem Seeraub und Entschädigung mit Berufung auf Bestimmungen seiner Privilegien.[2] Erst als im Frühjahr 1378 23 hansische Schiffe von den Normannen genommen wurden, vereinbarte Graf Ludwig mit seinem Lande die Aussendung von Schiffen zum Schutz des Seeverkehrs vor den flandrischen Küsten. Aber bei der Fortdauer des englisch-französischen Krieges führte diese Maßregel so wenig wie die wiederholten Erlasse des französischen Königs Karl VI. eine Verminderung des Unwesens herbei. Die Hanse suchte schließlich dadurch Vergeltung zu üben, daß sie die normännischen Güter vom Handel auf Schonen und in den Hansestädten ausschloß.[3])

[1]) Froissard, Chronik, X S. 173. Vgl. später im 3. Buch, III.

[2]) Wohl Hans. UB. III n. 495 § 30, 497 § 44—44b.

[3]) Hans. UB. IV n. 624, S. 255 Anm. 3, n. 735, HR. 1. II n. 168, 206, III n. 144, II n. 254 § 9, 257 § 3.

Schon vor dem Ausbruch des Genter Aufstandes hatte sich das Verhältnis zwischen Flandern und den hansischen Kaufleuten wieder getrübt. Wiederholt wurden vom hansischen Kontor in Brügge und auf den Hansetagen Beschwerden vorgebracht über Verletzung und Nichtbeachtung verschiedener Bestimmungen der Privilegien, Handelsverhältnisse und Rechtspflege betreffend, vorwiegend durch die Schöffen und den Rat von Brügge, gelegentlich auch durch den Landesherrn und seine Beamten.[1]) Eine Gesandtschaft des Lübecker Hansetages 1375 nach Flandern verlief völlig ergebnislos. Großes Aufsehen machte im folgenden Jahre die Gefangensetzung des Kaufmanns Johann Sudermann aus vornehmer Dortmunder Patrizierfamilie in Brügge, denn ein Hauptsatz der Privilegien war durch diese Freiheitsberaubung verletzt.[2]) Andererseits fühlte sich doch auch Graf Ludwig in seiner Hoheit durch die Weigerung der Hansen verletzt, ihn als Richter über den Umfang ihrer Privilegien anzuerkennen, die er sie beschuldigte, mannigfach überschritten zu haben. Auch besorgte er, die Hansen möchten heimlich das Land räumen und sich und ihre Güter in Sicherheit bringen. Er ließ daher am 11. März 1378, nur von Gent widersprochen, allerorten die hansischen Kaufleute, ihre Güter und Schiffe in Gewahrsam nehmen. Und wenn er auch auf Vorstellungen des Kontors die Maßregel schnell wieder aufhob, so wurde durch sie doch in der hansischen Kaufmannschaft das Gefühl der Unsicherheit ihrer Stellung erhöht.[3]) Unter diesem Drucke vollzog sich eine neue Annäherung der rheinisch-westfälischen Städtegruppe an die östlichen Hansestädte. Der Hansetag zu Lübeck im Juni 1379 gab dieser neuen Belebung des Zusammenhangsgefühls durch die Mannigfaltigkeit und Reichlichkeit seiner Besendung bemerkenswerten Ausdruck. 25 Städte waren vertreten, Dortmund und Bremen erschienen zum erstenmal auf einem Hansetage. Die Lage des Kaufmanns in Flandern war es, die wie 1358 die deutschen Städte sammelte. Aber die Versammlung konnte sich noch nicht zum Abbruche des Verkehrs mit einem Lande entschließen, von dem die Städte selbst urteilten, daß „do

[1]) Vgl. z. B. HR. 1. I n. 518, II n. 61 c—e S. 454 ff., n. 183—185, III n. 323.

[2]) HR. 1. II n. 146, 185 § 7, Hans. UB. IV n. 625, vgl. die Privilegbestimmung das. III n. 495 § 11, 497 § 9.

[3]) HR. 1. III n. 320, 105, vgl. II n. 155 b, c S. 466 f., n. 343 § 1, 344 § 1.

unsir lute me vriheit und privilegen hetten, den in keyme andren lande; das dii unsirn das miden solden, das were yn eyn vorterblich schade".[1]) Auch der Umstand, daß die englischen Privilegien gerade der Gültigkeit entbehrten, mochte sie davon zurückhalten, die flandrischen aufs Spiel zu setzen.

Vollends unmöglich aber war es der Hanse, während der Wirren des Krieges in Flandern Rücksichtnahme auf ihre Privilegien zu erreichen. Am 17. Mai 1380 wurden ihre wie alle fremden Kaufleute sogar vom Grafen Landes verwiesen, der dadurch seinen aufständischen Städten die Zufuhren aus dem Auslande, allerdings vergeblich, abzuschneiden bezweckte.[2])

Die französische Eroberung, die Wiederherstellung der Herrschaft des Grafen führten freilich in erster Linie eine Bedrückung der englischen Kaufleute mit sich.[3]) Aber auch den Hansen verzieh Graf Ludwig den fortgesetzten Verkehr mit Gent nicht. Nach der Wiedereinnahme Brügges Ende 1382 wurden auch sie schweren Abgaben und Schatzungen durch den Grafen und die Stadt unterworfen. Nur Kampen verglich sich jetzt wie 1358 gesondert mit ihm und verlieh dadurch den Ansprüchen des Grafen und seiner Beamten den andern Kaufleuten gegenüber erhöhten Nachdruck.[4]) Und noch eine andere Macht sonderte sich von der Hanse ab, der deutsche Orden in Preußen und seine Städte. Vom Grafen von Flandern und vom Könige von Frankreich erlangte er Schutzversprechen für seine Untertanen und Rückgabe arrestierter Güter.

Als Graf Ludwig Anfang 1384 starb und sein Schwiegersohn Herzog Philipp die Regierung übernahm, konnte man von der Macht des neuen Herrschers eine schnelle und völlige Befriedung des unglücklichen Landes wohl erwarten. Am 18. Dezember 1385 unterwarf sich endlich, sehr zum Mißvergnügen der englischen Regierung, auch Gent, ohne eine Einbuße in seinen Privilegien zu erleiden.

Geduldig hatten die Städte auch mit dem burgundischen Herrscher alsbald Verhandlungen über die Bewilligung ihrer Entschädigungsforderungen und die Anerkennung ihrer Privilegien ge-

---

[1]) HR. 1. III n. 198 § 9.

[2]) HR. 1. II n. 204, vgl. Detmar i. Städtechron. 19 S. 565f.

[3]) Walsingham i. Script. rer. Brittan. 28. 1. II S. 81, vgl. HR. 1. II n. 256.

[4]) Hans. UB. IV n. 767, 769.

führt. Aber die langwierige Tagfahrt zu Dordrecht und Antwerpen im Mai und Juni 1387 brachte doch in dem Hauptpunkte, der wegen Gefangensetzung und Vergewaltigung ihrer Kaufleute von ihnen geforderten besonderen moralischen Genugtuung, der augenfälligen Wiederherstellung des geschädigten hansischen Ansehens, keine Verständigung mit den Boten der Lede Flanderns und des Herzogs. Da endlich traten die Hansestädte dem Gedanken der Verlegung ihres Stapels und Kontors aus Brügge nahe und setzten sich wie 1358 deswegen in Verbindung mit Holland.

Graf Albrecht von Holland hatte schon seit geraumer Zeit seine Aufmerksamkeit der Lage der Hanse in Flandern zugewandt. Schon 1379 hatte er die Klagen hansischer Boten über die Aufkündigung des Privilegs von 1363 mit dem Hinweise beantwortet, daß er zu allem Entgegenkommen bereit sei, wenn die Hanse sich zur Gründung einer festen Niederlassung in seinem Lande verstehe. Im Frühjahr 1383, als die Aussichten in Flandern am trübsten waren, hatte er bei der Hanse um die Verlegung ihres Stapels nach Dordrecht werben lassen.[1] Aber erst 1387 ergriff die Hanse die dargebotene Hand. Das Privileg von 1363 wurde bis zum 1. Mai 1389 für wieder giltig erklärt, auch die Wiederverleihung des großen Freibriefs von 1358 in Aussicht gestellt. Als Flandern die letzte Frist für die Bewilligung der hansischen Forderungen unbeachtet verstreichen ließ und die zahlreich beschickte Versammlung zu Lübeck im Mai 1388 vergeblich auf das Erscheinen der geforderten flandrischen Gesandtschaft gewartet hatte, fiel die Entscheidung. Der Hansetag erließ, fast wörtlich übereinstimmend mit der vor dreißig Jahren gegen Flandern erlassenen Ordonnanz, ein Verbot des Verkehrs mit Flandern, Mecheln und Antwerpen, über die der hansische Kaufmann außerdem ebenfalls nachdrückliche Klagen über Verunrechtungen vorzubringen hatte.

Bis Himmelfahrt müssen alle hansischen Kaufleute mit ihren Gütern das gesperrte Gebiet räumen. Kein Mitglied der Hanse darf über die Maas, d. h. Dordrecht, hinaus nach Westen zur See und zu Land dasselbe besuchen, sein Gut an Bewohner von Flandern, Mecheln und Antwerpen verkaufen oder an Leute, die es ihnen zuführen würden. Nach Himmelfahrt ist den hansischen Kaufleuten der Tuchkauf dort verboten und außerhalb Flanderns der Ankauf

[1]) HR. 1. II n. 192 § 8, 232 § 5, III n. 151, II n. 258 § 5.

von in Flandern, Mecheln und Antwerpen angefertigten Tuchen. Die Einfuhr dieser durch Nichthansen in Hansestädte soll konfisziert werden. Von den Häfen der Niederlande, Englands, Schottlands, Norwegens, wo die Hansen ihre Güter absetzen, sollen sie Bescheinigungen der dortigen hansischen Älterleute, wo solche sind, sonst der betreffenden Stadt darüber beibringen. Nichthansischen Kaufleuten und Schiffern aber soll die Ausfuhr aus Hansestädten nur gegen genügende Bürgschaft, daß sie sie nicht den Flämingern zuführen, gestattet sein. Hansische Übertreter dieser Ordonnanz dürfen von jeder Hansestadt deswegen an Person und Gütern belangt werden, Hansestädte, die von ihr abfallen, sollen auf ewig aus der Hanse ausgeschlossen sein. Ein Jahr später ward auf Antrag des Dordrechter Kontors diese Ordonnanz in etlichen Punkten eingehender und genauer formuliert, in andern wurden Ausnahmen festgestellt. Insbesondere wurde dem deutschen Orden gestattet, weiße Tuche von Mecheln, deren er zur Tracht der Ordensbrüder bedurfte, zu kaufen und Bernstein den Flämingern zu verkaufen; Baiensalz, Poitouwein und englische Wolle, die in Bergen op Zoom von den Hansen gekauft werden darf, sind befreit von dem Handelsverbot, nur dürfen sie nicht den Flämingern zugeführt werden. Den Handel mit Tuchen von St. Omer darf das Kontor gestatten, wenn die Stadt sich mit ihm über vorgefallene Zerwürfnisse vergleicht.[1])

Somit war die Überzeugung von der Notwendigkeit eines neuen Handelskrieges mit Flandern im Frühjahr 1388 endlich Allgemeingut der Hansestädte geworden — „unde was des landes to Vlanderen grot vorderf".[2]) Vielleicht stand es nicht außer Zusammenhang hiermit, daß die preußischen und wendischen Städte im August und September 1388 so schnell auf den Abschluß des Vertrags mit England eingingen, obwohl er für sie keineswegs vorteilhaft war.[3])

Da die Städte veranschlagten, daß ihre Maßregeln im Laufe von zwei bis drei Jahren erwünschten Erfolg haben würden, wollten sie sich zur Stapelhaltung in Dordrecht nicht für längere Zeit verpflichten. Holland aber versuchte weitere Vorteile aus der Störung des flandrischen Handelslebens zu ziehen. Am 22. Oktober 1388

---

[1]) HR. 1. III n. 381, 425, vgl. I n. 212.
[2]) Detmar i. Städtechron. 26 S. 20f.
[3]) Vgl. S. 65.

gestattete Graf Albrecht auch den Kaufleuten von Italien, Spanien, Portugal, Katalonien, also der gesamten südländischen Kaufmannschaft, die dem Brügger Markte die eine Hälfte seines Glanzes verlieh, die Benutzung des hansischen Privilegs von 1363.[1]) Im Jahre 1390 verlieh er den Kaufleuten aus Portugal und Algarve auf Bitte Middelburgs dort freien Verkehr und Stapelrecht.[2]) Er machte den kühnen, aber vergeblichen Versuch, sein Land und seine Stadt Dordrecht zum Mittelpunkte des Welthandels, des Austausches zwischen südlicher und nördlicher Zone auf Kosten Brügges und Flanderns zu machen. Und die Hanse beförderte diese Politik durch den Erlaß gegen den Ankauf von Südfrüchten und westlichen Gütern, außer wenn sie von den Italienern selbst auf den Dordrechter Stapel gebracht würden.[3]) Am 7. Mai 1389 aber bewilligte Graf Albrecht dem deutschen Kaufmanne höchst vorteilhafte, wenn auch widerrufliche Freiheiten für unbestimmte Zeit, indem er die Freibriefe von 1358 und 1363 durch Herübernahme einer Anzahl Vergünstigungen aus dem flandrischen Privileg von 1360 und Zufügung neuer vermehrte.[4]) Es war das deutsche Kontor zu Brügge, das eigenmächtig diese Zugeständnisse sich errang, da die wendischen und die preußischen Städte über eine Gesandtschaft nach Holland, die demselben Zwecke dienen sollte, sich nicht einigen konnten, vermutlich aber nur deshalb zögerten, um noch einmal Flandern die Gelegenheit zum Entgegenkommen zu bieten. Das Vorgehen des Kaufmanns überraschte sie, und wenn sie auch die unerwartet günstigen Erwerbungen gern gutheißen durften, konnten die preußischen doch ihren Unmut nicht unterdrücken und verlangten, daß künftighin dergleichen nicht mehr ohne Befragung und Mitwirkung der Städte geschehe.

Jedoch der Aufenthalt des hansischen Stapels auf holländischem Boden konnte dem Handel der Holländer das Eindringen in die Ostsee erleichtern. Dieser Gefahr suchte die Hanse durch ein Verbot jeder Handelsgesellschaft hansischer Kaufleute mit holländischen

[1]) Hans. UB. IV n. 894, 951, vgl. S. 408 Anm. 1.

[2]) v. Mieris, Groot Charterboek, III S. 555, vgl. Reygersberg, Chron. v. Zeeland, I S. 139.

[3]) HR. 1. III n. 482.

[4]) Hans. UB. IV n. 965, vgl. n. 980 den Gedanken Utrechts und seines Bischofs, durch ein diesem nachgebildetes Privileg den hansischen Verkehr auch zu sich zu lenken.

zu begegnen, der gemeinsame Besitz von Schiffen blieb dagegen gestattet.[1]) Vor allen Dingen aber überwachten Kaufmann und Städte mit eifriger Sorge die Ausführung des Verkehrsverbots. Dieses ward jedoch häufig genug übertreten und zwar, wie es hieß, zumeist von den preußischen Städten und vom Orden, auf dessen besondere Bedürfnisse, den Bezug mechelnscher Laken, den Absatz des Bernsteins, in der hansischen Verkehrsordonnanz ohnehin schon Rücksicht genommen war.[2])

Die Zwitterstellung des Ordens trat mit besonderer Deutlichkeit in dieser Frage hervor; auf der einen Seite der Zusammenhang mit der Hanse durch die großen Städte seines Landes, durch den Anschluß und die Förderung, die die Hanse ihm und seinem eigenen Handel in dem Mitgenusse an ihren Privilegien gewährte; auf der andern Seite ein fürstliches Solidaritätsgefühl und eine Reihe nichtwirtschaftlicher Interessen, die ihn mit den Herrschaften der andern Länder und Völker verband. So erklärt es sich, daß die flandrischen Städte, die durch die Verlegung des hansischen Stapels in das Nachbarland doch beunruhigt wurden, und der Herzog, der gern die Gelegenheit ergriff, die Interessen seiner neuen Untertanen zu unterstützen, wiederholt den Orden um Befürwortung weiterer Verhandlungen bei der Hanse ersuchten. Und der Hochmeister willfahrte ihrer Bitte und bat die Hanse verschiedentlich um baldige Aussöhnung mit Flandern. Da waren es seine Städte, deren Bewegungsfreiheit in der hansischen Gemeinschaft er seiner besondern Zwecke wegen zu wiederholten Malen Zügel angelegt hatte, die sich entschieden auf den hansischen Standpunkt stellten. Der Meister mußte einlenken. Er gestand dem Herzoge die unlösbare Interessengemeinschaft zwischen seinen und den wendischen Städten ein und bat ihn, es ihm und den Seinen nicht zu verübeln, wenn sie auch fernerhin an der Seite ihrer wendischen Hansegenossinnen ihren Vorteil wahrnähmen, denn es würde ihnen Schaden bringen, wenn sie sich von der Gemeinschaft der Städte absonderten.[3])

Die Hanse hatte ungefähr richtig gerechnet, wenn sie ihren Stapelaufenthalt in Dordrecht auf drei Jahre veranschlagte. Fest

[1]) HR. 1. III n. 425 § 8.
[2]) Vgl. HR. 1. IV n. 175—180, 291, 398 § 17, Hans. UB. V n. 254, 255.
[3]) HR. 1. III n. 471.

hielt sie an den zu Dordrecht 1387 gestellten Bedingungen und unterbreitete dieselben bis ins einzelne fixiert einer glänzenden flandrischen Gesandtschaft zu Lübeck im Herbste 1389, wo wir außer den wendischen, preußischen und livländischen Städten auch Braunschweig, Dortmund und sogar Köln um Lübeck geschart finden.[1]) Noch sträubten sich die Fläminger, so lebhaft sich auch das Bedürfnis nach Wiederherstellung der Handelsverbindungen mit dem Osten im Lande selbst geltend machte, namentlich seitdem ein Stillstand zwischen England und Frankreich 1389 auch das erschöpfte Flandern zur Ruhe kommen ließ. Jedoch im Sommer 1391 rief eine flandrische Gesandtschaft die Vermittlung des hansischen Kaufmanns in Dordrecht an. Daraufhin schlugen die preußischen Städte Lübeck eine Tagfahrt mit den Flämingern in Hamburg für den 11. November 1391 vor. Hier sammelten sich rechtzeitig die Boten der in Fragen des Handels mit Flandern tonangebenden Städte, wieder fehlten nicht Braunschweig, Dortmund und Köln. Das Nichterscheinen süderseeischer Städte beruhte wohl darin, daß zum mindesten ihre Führerin Kampen auch diesmal dem hansischen Verkehrsverbote den Gehorsam versagt hatte.[2]) Lübeck hatte seine besten Ratspolitiker gesandt, Heinrich Westhof, der nach Jakob Pleskows Tode bald die einflußreichste Stellung errang, außerdem den später so viel genannten Jordan Pleskow, der hier zum ersten Male in hansischen Geschäften Verwendung fand. Von Flandern erschienen sechs Gesandte der Lede und drei des Herzogs. Die Versöhnung gelang, jedoch so, daß Flandern fast alle Forderungen der Hanse bewilligen mußte. Die alten Privilegien sollten voll und ganz bestätigt und durch eine Anzahl Bestimmungen vermehrt werden, die aus den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte abgeleitet waren, zum Teil die Stellung des hansischen Kontors weiter befestigen, das Ansehen seiner Älterleute vermehren sollten. Als Schadenersatz wurden der Hanse insgesamt 11000 Pfund Grote zugestanden;[3]) von rechtzeitiger Bezahlung dieser Summe und

---

[1]) Auch Breslau, Krakau, Stockholm erscheinen in diesen Jahren wieder in Beziehung zur flandrischen Frage der Hanse, HR. 1. III n. 361 § 7, 362 § 4.

[2]) Vgl. HR. 1. III n. 486—489, 490 § 2, 491, VIII n. 959.

[3]) Die Ersatzforderung der Städte betrug 16627 Pfund Grote (= 74822 M. lüb.), dazu 15063 Pfund Grote (= 67734 M. lüb. 1 Pfund Grote = 4 1/2 M. lüb. nach HR. 1. III n. 450), HR. 1. III n. 446. Die am Schaden beteiligten Städte waren hiernach Lübeck, Hamburg, Stralsund, Wismar, Kolberg, preußi-

Übersendung der bestätigten Privilegien an Lübeck ward der Zeitpunkt der Rückkehr des Kontors nach Brügge abhängig gemacht. Zur Sühne der den Hansen durch die Gefangensetzung ihrer Kaufleute zugefügten Schmach verpflichteten sich die Lede, dem Kaufmanne bei seinem Einzuge in Brügge durch eine Deputation von 100 Mann öffentlich Abbitte zu leisten und Wallfahrer nach Rom, Jerusalem und St. Jago de Compostella auszusenden.[1])

Wenn sich die Rückkehr des Kaufmanns nach Brügge noch um über ein Jahr verzögerte, so war der Grund der, daß Flandern in der im Juni 1392 in Lübeck vorgelegten Privilegienfassung Einschränkungen der gemachten Zusagen vorgenommen hatte, die die Hanse zur Zurückweisung nötigten. Erst Mitte Oktober legte eine große flandrische Gesandtschaft in Lübeck die Bestätigungsurkunden der alten und der neubewilligten Rechte des Inhalts vor, wie die Städte fordern konnten. Jedoch die Ausstellung der Privilegien zeigt gegenüber den Verleihungen von 1360 charakteristische Verschiedenheiten. Diesmal war nur der neue Landesherr, Herzog Philipp von Burgund, der Verleihende, nicht mehr als ihm gleichwertige Macht zugleich auch die Lede. Zwar erklärten diese auch jetzt wie 1360, daß auf ihren besonderen Wunsch die Verleihungen erfolgt seien, im übrigen aber versprachen sie nur, dieselben zu halten und bei Privilegienverletzungen den Hansen Beihilfe zu leisten, wenn der Herzog sich gerade nicht im Lande befinde und die Hansen ihn außer Landes nicht aufsuchen wollten. Auch diese Zusage der Lede war eine erhebliche Abschwächung im Vergleich mit den von ihnen 1360 gegen die Hansen übernommenen Verpflichtungen.[2])

Die Veränderung in der Stellung der flandrischen Städte zu ihrem neuen Herrn, die hierin zum Ausdruck kam, war begründet in der größern Macht des burgundischen Herrschers ihnen gegenüber, aber auch in einer den Städten als selbständigen politischen Faktoren feindlichen Anschauung von landesherrlicher Machtfülle

---

sche und livländische Städte, Wisby, Bremen, außerdem und zwar mit den nächst Lübeck erheblichsten Beträgen Münster, Köln, ferner von Binnenstädten Lüneburg, Salzwedel, Dortmund, Braunschweig, Magdeburg.

[1]) Zur Ausführung der Wallfahrten vgl. Hans. UB. V n. 84 § 8—10.

[2]) Hans. UB. V n. 9 (bes. § 10) — 15, 22—28, 46, vgl. HR. 1. IV n. 69. Vgl. Stein, Die Burgunderherzöge und die Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 21.

überhaupt. Diese immer vollständiger zu verwirklichen in den verschiedenen Gebieten der Niederlande, die bald sämtlich unter ihrem Szepter standen, vor allem gegenüber ihren trotzigen, auf alte Selbständigkeit pochenden Städten, war im Laufe des 15. Jahrhunderts ein Hauptstreben der burgundischen Herrscher, mit dem die Hanse über kurz oder lang ebenfalls rechnen mußte. Im Jahre 1392 empfand sie offenbar jene Veränderung noch nicht und legte jenem Punkt des herzoglichen Privilegs, der von der Beihilfe der Lede sprach, mehr Bedeutung bei, als ihm in Wirklichkeit zukam.[1]) Erst Anfang Oktober 1392, also mehrere Monate später als der Friedensvertrag festgesetzt hatte, konnte der Hamburger Ratsherr Johann Hoyer in Amsterdam über den Empfang der ersten Hälfte der Entschädigungssumme der Fläminger quittieren.[2])

Nun erst verhießen Lübeck und Hamburg den drängenden Leden die Rückkehr des Kontors zum 13. Dezember. Die Kunde hiervon rief in Brügge allgemeine Freude hervor. Am 21. geleiteten zwei der fähigsten hansischen Politiker, die Ratsherren Heinrich Westhof von Lübeck und Johann Hoyer von Hamburg, hundertfünfzig berittene hansische Kaufleute von Dordrecht nach Brügge. Am 8. Januar 1393 wurde hier die Sühne in ihrer und der flandrischen Deputierten Gegenwart vollzogen. In feierlichem Aufzuge begaben sich Vertreter der Lede in reichlicher Zahl, über hundert Personen, ins Karmeliterkloster, wo sie im Remter, dem alten Sitzungssaale des hansischen Kontors, von den Gesandten und der versammelten Kaufmannschaft der Hanse erwartet wurden. Bei offener Tür, so daß jedermann es vernehmen konnte, ließen sie den Sühnebrief vorlesen, dann wurden die übernommenen Verpflichtungen zur Genugtuung der Hansen erfüllt.[3])

Die Hoffnung, die Graf Albrecht von Holland auf den hansischen Stapel gesetzt hatte, zerrann in nichts. So kehrte er zu seiner alten Politik zurück und kündigte dem Kaufmanne die verliehenen Freiheiten. Es gelang diesem, ihre Gültigkeit bis zum 25. Dezember 1392 verlängern zu lassen. Dann aber bemühten sich Kaufmann und Städte, da sie ihr Ziel in Flandern erreicht

[1]) Vgl. später im 2. Buch II, Kap. 1.

[2]) HR. 1. IV n. 76, 79, vgl. Hans. UB. V S. 42 Anm. 1, 2, n. 84, 141, 237 u. Bemerkung dazu.

[3]) HR 1. IV n. 134 § 20.

hatten, zunächst nicht um die Bewilligung neuer Privilegien in Holland. Den holländischen Zollpächtern aber wurde der Wegzug der hansischen Kaufleute schnell schmerzlich fühlbar.[1]) Wenn der zeitgenössische lübische Chronist zu dem Friedensschlusse zwischen Flandern und der Hanse selbstbewußt bemerkt, daß dadurch Flandern wieder aufgenommen worden sei in die Hanse,[2]) so war doch der Gesichtswinkel, unter dem er diese Vorgänge sah, nicht so ganz unrichtig. Flandern war tatsächlich, nachdem es sich gedemütigt hatte, von der Hanse wieder zu Gnaden angenommen und hansisches Handelsgebiet geworden. Andrerseits darf jedoch nicht übersehen werden, daß jede Handelssperre der Hanse gegen eins ihrer Verkehrsgebiete eine zweischneidige Waffe war, auch ihr selbst augenblickliche Opfer und Entbehrungen auferlegte, die nicht von allen Genossinnen willig getragen wurden. Bei den Handelssperren gegen Flandern war die Einmütigkeit der Hansestädte in allem Wesentlichen gewahrt geblieben und der soeben errungene Erfolg erschien um so wichtiger und wertvoller, da ziemlich gleichzeitig den Hansestädten auch die Wiederherstellung eines guten Verhältnisses zu Nowgorod gelungen war. Ratsherren von Lübeck und Hamburg waren es, die den hansischen Kaufmann in seinen alten Sitz Brügge zurückführten. Köln, Dortmund und die preußischen Städte hatten die ursprünglich beabsichtigte Beteiligung abgelehnt. Auch in dieser Tatsache prägte es sich aus, wer an dem Handel, der sich auf dem Stapel zu Brügge abspielte, der diesem und seinen Handelsgewohnheiten und Satzungen sich unterordnete, das Hauptinteresse hatte: die Städte an den innersten, einander benachbarten Winkeln der beiden deutschen Meere, die den Hauptteil des Umsatzes zwischen Flandern und der Ostsee durch die Hände ihrer Kaufleute und Schiffer, durch ihre Häfen und Tore gehen sahen, Lübeck und Hamburg.

Aufs neue trat eine Ruhepause in dem Verhältnisse der Hanse zu Flandern ein. Die hansischen Beziehungen zum Westen belebten und vermehrten sich wieder. Auch zu Mecheln und Antwerpen gewann der hansische Handel in den nächsten Jahrzehnten ein günstiges Verhältnis.[3])

---

[1]) Hans. UB. V n. 102.

[2]) Detmar i. Städtechron. 26 S. 53.

[3]) Vgl. im 2. Buch II. 1. Kap.

3. Der deutsche Handel mit Polen, Litauen und Rußland.

Die Neubelebung des hansischen Verkehrs nach dem Westen trat seit 1392 um so vollständiger ein, da die Hansestädte gleichzeitig mit der Wiederherstellung friedlicher Beziehungen zu Flandern auch zum russischen Osten die ebenfalls unterbrochen gewesene Fühlung wiedergewonnen hatten.

Das große östliche Handelsgebiet der deutschen Kaufleute umspannte Nord- und Westrußland, Litauen und Polen, Länder mit schwacher Bevölkerung, mit großen Rohstoffschätzen, aber ohne höhere eigene handwerkliche und industrielle Tätigkeit. Gegenstände der Ausfuhr waren an allererster Stelle die mannigfaltigen, großenteils so kostbaren Pelzwerkarten, die seit alters auf den westlichern Märkten, in Südeuropa, im arabischen Orient die Kauflust erregten und die reichsten Gewinne erzielten.[1] Das weite Nordrußland war das vorzüglichste Herkunftsgebiet, Nowgorod der große Hauptsammelpunkt dieses Artikels. Die Pelzwerkausfuhr aus dem Dünagebiet und aus den preußischen Städten kam den Umsätzen des Nowgoroder Marktes nicht nahe. An zweiter Stelle stand das namentlich für den Kultus der katholischen Kirche so wichtige Wachs nicht allein im Ausfuhrhandel Nowgorods und Livlands, sondern auch der preußischen Hinterländer; im Rigischen hatte es eine jeden andern Artikel überragende Wichtigkeit. Rohe Felle und Leder, Talg und gelegentlich auch Honig, Hanf, Leinsaat, Flachs finden sich ferner als Ausfuhrartikel der ganzen östlichen Hinterländer. Dagegen waren die Produkte des Waldes, Holz, Asche, Teer, Pech, heimisch im Düna- und Weichselgebiet, in Litauen und Polen und namentlich für den Exporthandel Danzigs von größter Bedeutung. Die ungarischen Bergwerke von Bartfeld, Göllnitz und Leutschau lieferten auf den Krakauer Markt zur Ausfuhr nach Preußen Eisen, Blei, Quecksilber, besonders aber Kupfer. Polen fügte sein immer reichlicher gebautes Getreide hinzu, das in Preußen und Livland selbst übrigens weit über den Bedarf hinaus

[1]) Über die verschiedenen Sorten vgl. Stieda i. Hans. Gesch. Qu. V, Revaler Zollbücher, S. CXXVIIff.

erzeugt wurde.[1]) Dazu kamen für die Ausfuhr nach dem Westen in Livland und Preußen selbst noch der Bernstein, über den der Orden ein Handelsmonopol ausübte, Hopfen und Erzeugnisse städtischer Industriezweige, wie Danziger Bier, rigischer Meth, Kabelgarn, Revaler Fliesen, Kalksteine und Grabplatten u. a.[2])

Für die Einfuhr nach dem gesamten Osten waren wie nach dem skandinavischen Norden alle Südwaren, die in Westeuropa zu Markte kamen, von Bedeutung, noch viel mehr aber die mannigfachen Erzeugnisse industrieller Tätigkeit des Westens wie der Hansestädte, flandrische, seit den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts auch englische Tuche, überdies westdeutsche und preußische; auch die Leinwand der westfälischen und wendischen Städte spielte eine ziemlich große Rolle in der Einfuhr, wenngleich auch die Slawenvölker seit alters sie und eine Art grober Tuche, die sogenannten polnischen, die durch preußische und lübische Kaufleute sogar nach Nowgorod eingeführt wurden, selbst verfertigten. Rheinwein, französische und südliche Weine, das hansische Bier von Hamburg, Lübeck und Wismar bildeten beliebte Handelsartikel. Auch Honig wurde nicht selten namentlich aus Lübeck und Stralsund nach Livland verschifft. Hierzu gesellte sich eine große Einfuhr von schonischem Hering und von Salz. Allerdings wurde in Bochnia bei Krakau und im ruthenischen Halicz Salz gewonnen, vielleicht auch schon im höchsten Norden, aber von irgend erheblicherer Bedeutung zur Versorgung weiter Gebiete war es nicht. Ihr Salz, unentbehrlich und darum als gewinnreichste Handelsware wie als Mittel der Handelspolitik von den Städten aufs höchste geschätzt, empfingen Osten und Norden, Preußen und Livland eingeschlossen, aus Lüneburg und in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts auch schon aus Westeuropa.

Wie das Deutschtum die ganzen Küstenvorlande des Ostens politisch eroberte und besiedelte, so wurde auch der niederdeutsche

---

[1]) Über den Getreideexport Revals in den siebziger und achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts vgl. in den Hans. Gesch. Qu. V passim reichliche Nachweise.

[2]) Vgl. im allgem. Sartorius-Lappenberg, Urkundl. Gesch. usw. I S. 154, Riesenkampff, Der deutsche Hof in Nowgorod, S. 120f., Hirsch, Handels- und Gewerbsgesch. Danzigs, S. 165f., Hildebrand, Das rigische Schuldbuch, S. Lff., Stieda i. Hans. Gesch. Qu. V S. XCIXf., Daenell, Die Hanse u. Polen, i. deutsche Ztschr. f. Gesch. Wiss. N. F. Jahrg. 1897/8 S. 318f.

Kaufmann so ziemlich der ausschließliche Vermittler zwischen den vom Meere zurückgedrängten Slawen und Letten und der Kulturwelt. Die alte Verbindung des Ostens mit der arabischen Handelszone über die Wolgamärkte und das Kaspische Meer hatte längst aufgehört zu bestehen. An ihre Stelle war im 14. Jahrhundert eine Verkehrsverbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere getreten. Ihr Knotenpunkt war Lemberg. Zu diesem Platze, aber überhaupt zu Ruthenien, hatte auch der Handel der Kaufleute von Thorn und des preußischen Ordens wertvolle Beziehungen angeknüpft. Dieser von der Natur gleichsam zum Übergangsgebiet bestimmte Boden war ein eigenartiger und sehr wichtiger Sammelpunkt des internationalen östlichen Verkehrs. Von Süden her erschienen dort über ihre blühenden Handelsniederlassungen am Nordrande des Schwarzen Meeres Soldaja, Kaffa, besonders Tana und zu Konstantinopel genuesische und venetianische Kaufleute. Von Osten her belebten Russen und Tataren, die in Lemberg eigene Gotteshäuser besaßen, diesen Verkehr. Und neben ihnen waren auch die für den Handel zwischen Asien und Osteuropa so ungemein wichtigen Armenier vertreten. Auch von Handelsverbindungen der Nürnberger Kaufleute nach Lemberg und mit den von Tana dorthin verkehrenden Italienern sind Spuren vorhanden. Die wichtigsten europäischen und vorderasiatischen Handelsvölker berührten sich somit auf diesem Markte in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Natürlich war diese Berührung des hansisch-preußischen Handels mit fremden Kaufmannschaften auf dem großen binnenländischen Meßplatze des Ostens weder dem Umfange noch der Bedeutung nach auch nur annähernd mit dem Antwerpener Meßverkehr der Hanse zu vergleichen.[1]) Es ist aber wichtig, daß auch im Osten eine Berührung des hansischen und italienischen

---

[1]) Die Thorner Zollrolle für den Verkehr mit Breslau, Wladimir u. Lemberg von ca. 1350—1360, Hans. UB. III, Nr. 559, nennt als Ausfuhrartikel nach den beiden letztern Plätzen Tuch, Felle, Hering u. a., als Einfuhr von dort nach Thorn Wachs, Pelzwerk, Seide, Spezereien, Ingwer, Pfeffer. Der Handel des deutschen Ordens setzt in Lemberg um vorwiegend überseeische Tuche, auch etwas Bernstein gegen Muskaten, Nelken, Ingwer, Gewürz, Seidengewebe, Pelzwerk, vgl. Sattler, Handelsrechnungen, Position Lemberg. — Österreich, Die Handelsbeziehungen Thorns zu Polen, i. Zeitschr. des westpreußischen Gesch.-Vereins 28, S. 78 u. 87 übertreibt die Bedeutung Lembergs und des hansisch-italienischen Verkehrs dort doch wohl.

Handels und dadurch eine feste Straßenverbindung vom Ostseegebiet zum Schwarzen Meere bestand. Sie hatte sich jedoch keiner langen Dauer zu erfreuen.[1])

Denn der Handelsverkehr der Genuesen mit ihrem großen nordpontischen Kolonialgebiet war infolge der oströmisch-osmanischen Kriege und der verbissenen Feindschaft zwischen Genua und Venedig seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in zunehmendem Verfall. Der Völkersturm Timur Lenks vernichtete 1397 Tana und erschütterte überhaupt schwer den Verkehr der Italiener nach Südrußland, die Ausbreitung der türkischen Macht unterband ihn vollends.[2]) Auch in Lemberg blieb er aus. Andrerseits aber verlor Lemberg auch seine hansischen Besucher. Und dies hing mit der Entwicklung der Beziehungen zwischen dem preußischen Ordensland und Polen zusammen.

Nowgorod und Pskow, Polozk an der Düna, an das Smolensk allmählich seine alte Bedeutung für den hansischen Handel abgegeben zu haben scheint, und seit etwa der Wende des 14. Jahrhunderts auch Kowno am Niemen waren die großen Märkte längs der deutsch-russisch-litauischen Grenze, auf denen der Handel sich abspielte. Anders war die Lage Polens. Die Städte Polens und Rutheniens, allen voran Krakau, wiesen eine starke deutsche Einwanderung auf, hatten den deutschen Städten nachgebildete Verfassungen Magdeburgischen Rechts. Der Handel der Fremden bewegte sich hier auf sicheren, wohlbekannten Rechtsgrundlagen. Die Eingewanderten aber vergaßen der Beziehungen zur westelbischen Heimat nicht. Die großen Landwege von Brügge nach Krakau führten der eine über Köln, Erfurt, Leipzig, Breslau, der andere über Braunschweig und Magdeburg und wurden von Breslauer und Krakauer Kaufleuten bereist. Viel lebhafter aber wurde von den Krakauern seit dem Ende des 13. Jahrhunderts der Seeweg über Thorn und Danzig benutzt. Die Ansichten Breslaus und Krakaus in Fragen des Handels mit Flandern und England wurden von den leitenden Hansestädten berücksichtigt.

Um die Mitte des 14. Jahrhunderts etwa begann ein lebhafter wirtschaftlicher Aufschwung im preußischen Ordenslande und in

---

[1]) Vgl. Daenell, Der Ostseeverkehr u. die Hansestädte, i. Hans. Gesch. Bll. Jahrg. 1902 S. 42 u. bes. Anm. 4.

[2]) Vgl. i. allgem. Heyd, Gesch. des Levantehandels, II S. 721 f., bes. S. 365 ff.

Polen. Verständnisvolle Herrscher, der Hochmeister Winrich von Kniprode (1351—1382) und der König Kasimir der Große (1333 bis 1370) förderten ihn. Thorn beherrschte damals vollständig den Handel des polnischen und ruthenischen Hinterlandes, auch nach Breslau erstreckten sich seine Einwirkungen. Aus dem Bewußtsein ihrer wirtschaftlichen Abhängigkeit erwuchs bei dem polnischen Herrscher und der Krakauer Kaufmannschaft der Wunsch nach Selbständigkeit. Die handelspolitischen Bestrebungen beider, Krakau zum Vermittler zwischen Thorn und dem weiten polnisch-ruthenisch-ungarischen Hinterlande zu machen, kamen zu scharfem Ausdruck 1354, indem König Kasimir allen fremden Kaufleuten den Handel untereinander in Krakau verbot und dadurch den einheimischen Kaufmannstand zum alleinigen Vermittler zwischen ihnen machte und diese Verfügung ungeachtet aller Proteste Thorns aufrecht erhielt.

Als Antwort sperrte der Hochmeister den Verkehr mit Polen, gestattete ihn aber durch das heidnische Litauen. Da suchte König Kasimir einen Ersatz für den ausfallenden Verkehr der preußischen Kaufleute zu gewinnen und diesem einen Wettbewerb zu erwecken. Er wandte sich um 1360 an Rostock und vielleicht auch an die andern wendischen Städte, gestattete ihren Kaufleuten mit ihren Waren den Durchzug durch sein Land nach Ruthenien und der Tatarei und sicherte ihnen die Vergütung ihnen dabei etwa zustoßenden Schadens zu.[1]) An der Krakauer Stapelpolitik aber hielten er und sein Nachfolger König Ludwig von Ungarn fest. Dieser unterwarf 1372 ausdrücklich alle aus Preußen und besonders Thorn eingeführten Waren dem Krakauer Stapelrecht und machte dieses 1375 vollständig durch das Gebot, daß künftig auch der Salzexport von Bochnia nach Thorn seinen Weg über Krakau und durch die Hand der Krakauer Kaufleute nehmen müsse. Und König Wladislaw Jagiello knüpfte genau an diese nationale Handelspolitik an, als er im November 1387 dies Stapelrecht in vollem Umfange bestätigte. Überdies ließ er seinen politischen Gegensatz zum Orden von Jahr zu Jahr schärfer hervortreten. Im Jahre 1390 machte er sogar den Versuch, den preußischen Handel von Polen

[1]) Vgl. Dragendorff, Hansische Findlinge im Ratsarchiv zu Rostock, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 219 n. 4, dazu Anm. 1 u. i. allgem. Voigt, Gesch. Preußens, V S. 120 ff.

überhaupt auszuschließen. Alsbald suchten die ihm befreundeten pommerschen Herzöge und ihre Städte durch Verkehrsprivilegien die polnischen, ruthenischen und Krakauer Kaufleute an sich zu ziehen, während König Wladislaw, wie es Kasimir um 1360 versucht hatte, entsprechende Vergünstigungen den Kaufleuten der wendischen und pommerschen Städte für einen direkten Verkehr nach Polen verlieh. Eine Handelsstraße von Krakau längs der Warthe nach Pommern mit Umgehung preußischen Gebiets wurde durch Erlaß König Wladislaws den Kaufleuten vorgeschrieben und jahrelang auch von den Krakauer Händlern und Handelsgesellschaften benutzt.[1]) Als aber 1397 eine Verständigung zwischen dem Orden und Polen erzielt worden war, lenkte der Handel schnell wieder in seine alten Bahnen über Preußen ein. Krakau wahrte sein Stapelrecht; das ruthenische Handelsgebiet war Thorn verloren. Auch Breslau begann dem Handel der preußischen Kaufleute Schwierigkeiten zu machen. Seit dem Anfange des 15. Jahrhunderts regten sich in den Thorn gegenüberliegenden Städtchen Schulitz und Bromberg zunehmende Betriebsamkeit und Bestrebungen, die auf Einrichtung einer Niederlage für die preußischen Waren, d. h. auf weitere Zurückdrängung des Thorner Handels aus Polen, hinzielten. Lebhaften Aufschwung nahm der polnische Handel nach Danzig. Da wußte der Hochmeister den Klagen seiner in ihrem gesamten Handel bedrohten Stadt Thorn nicht anders zu helfen, als daß er ihr am 18. März 1403 ein beschränktes Stapelrecht verlieh. Alle polnischen, schlesischen u. a. Kaufleute sollten daran mit den kostbaren Gütern Pelzwerk, Edel- und anderen Metallen usw. gebunden sein. Die Massenartikel der polnischen Ausfuhr aber, Landbau- und Waldprodukte, Getreide, Hölzer, Asche, Pech, Teer, die den Strom hinabgeflößt wurden, blieben frei davon, konnten also von den Polen bis Danzig hinabgeführt werden. Andrerseits wurde der Vertrieb der für die Binnenländer nach Preußen eingeführten Südwaren und der englischen Laken, die dort ein überraschend schnell wachsendes Absatzgebiet gefunden hatten, Thorn vorbehalten.[2]) Daß diese Verfügungen zugunsten Thorns vom preußischen

---

[1]) Die nova via versus Flandriam, die in den Krakauer Stadtrechnungen von 1391—1397 erscheint, vgl. Daenell, Polen und die Hanse, a. a. O. S. 329f.

[2]) Hans. UB. V n. 571, vgl. n. 575, 622, 681. Zum Stapelrecht Thorns vgl. Stein, Beiträge zur Hans. Gesch., S. 56f.; Hirsch, Danzig, S. 173.

Städtetage gutgeheißen wurden, beweist, daß in dieser Richtung nur Thorn, nicht auch schon Danzig, direkte Interessen auf dem Spiele stehen hatte. Vergeblich waren die Proteste Krakaus, vergeblich ein Arrest auf die dort lagernden Thorner Güter, die den stattlichen Wert von über 24000 M. preußisch repräsentierten. Der Hochmeister war auf den Ausbruch eines neuen Handelskriegs gefaßt, und gleich war auch Herzog Bogislaw VIII. von Hinterpommern wieder auf dem Posten, den Zwiespalt zur Hebung des Verkehrs in seinem eigenen Land auszunutzen. Am 1. September 1403 lud er die Kaufleute aus Krakau, Polen, Ungarn, Litauen, Ruthenien, Böhmen und Schlesien ein, in seinem Land und über seine Häfen seewärts Handel zu treiben.[1]) Da der Orden seit der Erwerbung der Neumark im Jahre 1402 auch die Warthestraße, den Weg nach Stettin und Vorpommern, den Polen sperrte, blieb ihnen nur der Weg nach Rügenwalde offen. Aber der Weg dorthin war schwierig, die Stadt selbst klein und als Handelsplatz unbedeutend. Und zum Abbruch der Beziehungen zwischen Preußen und Polen kam es diesmal nicht. Erst das Jahr 1410, die Niederlage des Ordens durch die Polen bei Tannenberg, zog weitere ungünstige Verschiebungen des preußischen Handels mit seinen Hinterländern nach sich.

Indem aber König Wladislaw Jagiello den vollständigen Stapelzwang Krakaus straff durchführte, vernichtete er den direkten Verkehr der preußischen Kaufleute nach den reichen Kupferbergwerken Nordungarns und bereitete auch ihrem lebhaften Handel nach Ruthenien ein Ende. So war bei der Fortdauer der Feindschaft Polens und Litauens gegen den Orden und der zunehmenden Schwäche dieses, bei dem Fernbleiben der Italiener von Lemberg und aus andern Gründen die Anregung zur Wiederaufnahme eines Verkehrs nach Lemberg und weiter, die König Sigmund der Hanse und den preußischen Städten 1412 und 1420 gab, erfolglos. Sein Plan war der, daß die Hanse eine Handelsverbindung von der Ostsee nach Kaffa herstelle, um dort von den Genuesen ihre Bedürfnisse an Orient- und Südwaren einzukaufen zum Schaden Venedigs, mit dem er damals verfeindet war. Wirklich sandten auf seinen Wunsch Danzig und Thorn 1420 zwei Sachverständige aus mit dem Auftrage, „wy man die strasze ken Caffaw kunde vinden". Weiter

[1]) Hans. UB. V n. 588.

verlautet aber nichts darüber. Der flandrische Ritter und Reisende Gilbert de Lannoy, der auf Veranlassung der Herrscher von England, Frankreich und Burgund 1421 eine Reise nach Jerusalem über den Osten unternahm und dazu die alte Verkehrsstraße über Danzig und Lemberg wählte, gelangte schließlich nach vielen Mühen nach Kaffa. Aber der hansische Verkehr konnte nicht wieder nach Lemberg, geschweige denn bis nach Kaffa ausgedehnt werden.[1])

Ein geordneter Handelsverkehr zwischen den litauischen Kernlanden und der deutschen Küste war in der Zeit, da die Litauer noch als Heiden vom Orden bekämpft wurden, nicht wohl möglich.[2]) Er entspann sich jedoch schnell, seitdem das Verhältnis des Ordens zu Litauen unter dem Einflusse politischer Rücksichten größere Sicherheit gewann. Großfürst Witold von Litauen, Wladislaw Jagiellos Vetter, wünschte für sein zurückgehaltenes Land diejenige wirtschaftliche Förderung, die das polnische Nachbarland schon seit einem Jahrhundert durchgemacht hatte. Als er am 12. Oktober 1398 auf dem Sallinwerder mit dem Orden einen Friedens- und Freundschaftsvertrag abschloß, gedachte er dabei auch der Hebung des Handels für sein Land. Ganz Litauen öffnete er den Ordensuntertanen zu ungehindertem Besuche auf der Grundlage der seit alters üblich gewesenen Zölle; er gestand ihnen in der Praxis wichtige Freiheiten zu, darunter die wichtigste, am Niemen in Kowno eine Niederlassung zu gründen, Kaufhöfe zu mieten. Denn Kowno war der Brennpunkt des litauischen Handels. Dort machte die Beschaffenheit des Flusses die Umladung aus größeren Fahrzeugen in kleine für den weitern Vertrieb der Waren stromaufwärts notwendig. Dort liefen auch verschiedene wichtige Verkehrsstraßen zusammen. Es war ein natürlicher Stapel. Und schnell kam die Niederlassung der deutschen Kaufleute dort zur Blüte und fast gänzlich unter die Herrschaft der Danziger. Sie organisierte sich ganz nach dem Vorbild der großen hansischen Kontore und stand im Prinzip wie die von Riga beherrschte zu Polozk allen hansischen Kaufleuten offen. Im Anfange des 15. Jahrhunderts bezog Danzig seinen Hauptbedarf an Holz über Kowno aus Litauen in langwieriger Wasserfahrt durch die Gilge, das Kurische Haff, die Deime, den Pregel, das

[1]) Daenell, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 43f.

[2]) Vgl. z. folg. Hirsch, Danzig, S. 160ff.

Frische Haff und den östlichen Weichselarm. Auf demselben Wege fuhren die Danziger Salzschiffe nach Kowno, wo die Ware in den Speichern der Niederlassung gestapelt wurde. Der Vertiefung und bessern Schiffbarmachung der Deime, die das Verbindungsglied zwischen den beiden Stromsystemen, wandten daher die Hochmeister des Ordens Konrad von Jungingen und Michael Küchmeister ihre Fürsorge zu. Und weiter diente es der Beförderung des preußisch-litauischen Verkehrs, daß Großfürst Witold durch Hereinziehung deutscher Bevölkerungselemente in seine litauischen Orte und Verleihung des magdeburgischen Rechts an diese das Wirtschaftsleben und den Handel seines Landes zu heben suchte. Danzig gewann hier ein bedeutendes Handelsgebiet, wie es Thorn in Polen, Riga im Dünagebiet besaß.

Der Handel Danzigs mit Litauen bedeutete eine Konkurrenz für Riga, das schon fast zwei Jahrhunderte länger seinen Handel mit Litauen über das Dünagebiet betrieb. Das ganze Stromgebiet der Düna wurde von der rigischen Kaufmannschaft beherrscht. Die Niederlassung deutscher Kaufleute in Polozk, die nicht in sich und gegen die Einheimischen abgeschlossen war wie die in Nowgorod, wurde von ihr gelenkt, Riga erließ Handelsordnungen und Rechtssatzungen für die dortige Genossenschaft und gab ihr auch im Jahre 1393 eine Anzahl Statuten, die in der Folgezeit als Grundgesetz der Niederlassung angesehen wurden.[1]) Die rigische Münze war bei den Litauern wohlgelitten. Großfürst Witold, dem auch der Handel zwischen Riga und Polozk neue Förderung zu danken hatte, schenkte hier 1406 den deutschen Kaufleuten ein Grundstück bei der Burg zum Bau einer Kirche. Und am 2. Juli desselben Jahres befestigte er die durch Krieg und Zwietracht über Fragen des Handels gelöste Verbindung zwischen der rigischen und der Polozker Kaufmannschaft durch den Handelsvertrag zu Kopussa. Auf diesen ist in allen spätern Verträgen als die grundlegende Ordnung der gegenseitigen Beziehungen immer wieder zurückgegriffen worden. Er bestätigte die gänzliche Zollfreiheit im gegenseitigen Verkehr, verbot beiden Teilen im Bereich des andern den Kleinhandel und bestimmte vor allem, daß die Deutschen wie die Russen für jede

[1]) Vgl. i. allgem. Hildebrand, Das deutsche Kontor zu Polozk, in Baltische Monatsschrift 22, S. 342ff., Hans. UB. II n. 628, 631, V n. 125.

Missetat nicht von der fremden Macht, sondern daheim und nach heimischem Recht bestraft werden sollten.[1])

Auch diese Beziehungen waren ebensowenig einseitige, d. h. nur auf Polozker Boden sich abspielende, wie diejenigen Danzigs bezw. Thorns zu Litauen und Polen. Den Polozkern stand es vertragsmäßig frei, unter den gleichen Bedingungen, wie die Rigaer dort, in Riga zu verkehren. Schon früh im 14. Jahrhundert war die Niederlassung von Russen überhaupt besonders stark in Riga und bestand zumeist aus rührigen Händlern, die eine eigene Straße, Kirche, Gildestube besaßen. Ähnlich war die Stellung der Nowgoroder Kaufleute in Reval. Diese Angehörigen des Binnenlandes in den deutschen Seestädten bildeten einen wichtigen Vermittler für die Beziehungen der deutschen Kaufleute zum Innern.[2]) Den Polen und Russen hingegen den Verkehr über See aus ihren Häfen und die Beteiligung am Handel mit Westeuropa zu gestatten, sträubten sich preußische und livländische Städte, die Hanse überhaupt. Der Erfolg war, daß sowohl die Seefahrt der Russen nach Wisby, wo sie alteingebürgert waren, wie auch der Seeverkehr der Polen nach Westeuropa bis zum Ende des 14. Jahrhunderts so gut wie ganz eingeschlafen waren und der Vertrag von Kopussa eines Seeverkehrs der Russen über Riga nach Gotland und der Trave nicht mehr Erwähnung tut.[3])

Es war eine eigenartige Stellung, die Danzig und Riga, und in gewissem Sinne kann man auch die Stadt an der Mündung des dritten großen östlichen Flußsystems, Stettin, dazu rechnen, ihrem Hinterlande gegenüber einnahmen. Sie beherrschten es. Aber wie sie einerseits den binnenländischen Händlern den Weg über See versperrten, so suchten sie auch den Kaufleuten der überseeischen Hansestädte den Weg ins Hinterland zu verwehren.

Weitblickend hatte im 13. Jahrhundert Lübeck seinen Handel im Oder-, Weichsel- und Dünagebiet gefördert. Es hatte in Riga 1231, im alten Danzig 1298 Niederlassungsrecht, Kaufhaus und Hof und weitgehende Privilegien, besonders Freiheit des Gästehandels für den Verkehr seiner Kaufleute am Orte und im Binnen-

---

[1]) Hans. UB. V. n. 702, 725, 726, 782, vgl. n. 665, 672.

[2]) Hildebrand, Rigisches Schuldbuch, S. LXXVIIff., Hans. UB. V n. 726 § 2.

[3]) Hans. UB. IV. n. 1090, V n. 364, HR. 1. IV n. 508, vgl. Hans. UB. V n. 726 § 2, 782. Vgl. Stein, Beiträge etc. S. 61ff.

lande erlangt.[1]) Aber die Städte an den drei Strommündungen entzogen sich der Einwirkung seines Rechts. Stettin erhielt magdeburgisches Recht; das alte Danzig wich seit 1309 der planvoll begründeten Ordensstadt Danzig, und sein lübisches Recht dem in der Kulmer Handfeste veränderten magdeburgischen. Die Gründung einer eigenen lübischen Pflanzstadt im Samlande, die von Lübeck 1242 geplant wurde, um von dort aus wie den Bernstein zu beherrschen, so Litauen seinem Handel zu öffnen, gelang nicht. Nur an zwei wichtigeren Plätzen, die gleichsam eine Nebenlage einnahmen zu den von der Natur zu Hauptemporien bestimmten, erfolgte die Einbürgerung des lübischen Rechts, in Elbing und Reval. Aber die Entwicklung des Thorner und Danziger Handels beraubte Elbing einer ausgedehnteren eigenen Einflußsphäre. Als dieser Verlust im Beginn des 15. Jahrhunderts deutlich zu werden begann, war der lübische Handel bereits längst durch die Tätigkeit der Thorner, Danziger, Rigaer und Stettiner Kaufmannschaft mit Unterstützung ihrer Landesherren auf die Häfen der Küste beschränkt, vom Oder-, Weichsel- und Dünagebiet so ziemlich ausgeschlossen worden. In den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts erhoben die wendischen Städte und besonders Lübeck Klagen über Riga, weil es den überseeischen Kaufleuten die Bergfahrt auf der Düna verwehrte. Zwar wurden 1366 durch Vereinbarung zwischen Gesandten Lübecks und dem livländischen Ordensmeister in Danzig den Lübeckern die gleichen Rechte zur Fahrt auf der Düna eingeräumt, wie die Livländer besaßen.[2]) Dennoch sind sie dieser ihrer alten Freiheit auch trotz späterer Zusagen Rigas nicht wieder teilhaftig geworden. Zäh hielt Riga an der Durchführung seiner Stapelpolitik wie den russischen so den überseeischen Kaufleuten gegenüber fest. Die lübischen und die anderen hansischen Händler mußten sich im wesentlichen an ihrem Privileg genügen lassen, das ihnen den direkten Handel mit den binnenländischen Gästen in Riga gestattete.[3]) Ähnlich, wenn auch unauffällig und ohne zu Verhandlungen und Streitigkeiten zu führen, war die Veränderung

[1]) Hans. UB. I n. 240, 1288. Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 113ff.

[2]) HR. 1. III S. 21f., Hans. UB. IV n. 225.

[3]) Daenell, Gesch. der Hanse, S. 45f., 177, Stein, Beiträge z. Gesch. der Hanse, S. 64ff.

in der Stellung der Lübecker und der anderen hansischen Kaufleute an der Weichsel und Oder erfolgt.

Diese Entwicklung barg jedoch im ganzen nichts Bedrohliches in sich, solange der überseeische Handel nicht in den Hansestädten des Ostens selbst angetastet ward. In Livland waren die überseeischen, die wendischen, westfälischen und anderen Kaufleute in Handel und Wandel mit den einheimischen gleichberechtigt; wie es scheint, auch in Preußen. Noch war die historische Tradition lebendig, wurde die Erinnerung, daß Lübecker Schiffe einst die städtischen Siedler, meist Westfalen, an die fernen Küsten geführt, daß die lübische Handelspolitik, das lübische Kapital sie unterstützt hatte, daß Lübeck und die Städte Westfalens mit Schwert und Verhandlungen ihnen Land und Privilegien erwerben geholfen hatten, durch die Tatsachen wach erhalten. Ungemein rege blieben die verwandtschaftlichen Beziehungen zwischen den livländischen und selbst den kleinsten westfälischen Städten. Die Geschäfts- und Kapital- und Reedereiverbindungen zwischen den wendischen und östlichen Hansestädten waren höchst mannigfaltig. Einen Vorsprung von 40 bis 70 Jahren hatte die lübische Reederei, als die ersten livländischen und preußischen Städte gegründet wurden. Und wenn auch seither der große Holzreichtum des Ostens und die Leichtigkeit, das schwedische Osemund zu beziehen und vieles andere in den östlichen Kolonialstädten mit der Zeit zur Entwicklung einer eigenen Reederei geführt hatten und eigene Handelsbeziehungen zu Westeuropa angeknüpft waren, so behaupteten doch die Flaggen der wendischen Städte, voran Lübecks, im Schiffsverkehr der preußischen und livländischen Häfen noch am Ende des 14. Jahrhunderts ein unzweifelhaft großes Übergewicht. Reederei und Handel Lübecks und der wendischen Städte hielten Livland und, wenn auch in geringerem Maße, Preußen an Lübeck und die vermittelnde Tätigkeit und die Politik des lübisch-wendischen Handels geknüpft.

So standen im Verkehr mit Preußen, Livland und Pommern für die wendischen Städte, voran Lübeck, ganz bedeutende Schiffahrts- und Handelsinteressen auf dem Spiele. Jede Störung im friedlichen Verhältnisse des Ordensstaats zu den Grenzmächten des Hinterlands wurde, da sie sofort unausbleiblich Verkehrsstörungen zwischen Küste und Binnenland zur Folge hatte, auch in den überseeischen Städten schmerzlich empfunden. Die Verlegung der pol-

nischen Handelsstraße im Jahre 1390 in der Richtung auf die wendischen Städte und der Versuch Wladislaw Jagiellos, mit ihnen anzuknüpfen, bewiesen für die Zusammenhänge der Interessen genug.

Hatte nun auch der Verkehr der überseeischen Kaufleute im Hinterlande der drei Ströme des Ostens im Laufe des 14. Jahrhunderts aufgehört, weil die an ihren Mündungen emporblühenden Städte die natürliche Gunst ihrer Lage geltend zu machen verstanden und den Hinterlandhandel in ihre eigene Hand brachten, so gab es doch einen Punkt im weiten Osten, wo der direkte Verkehr der Überseeischen mit dem Binnenlande noch in voller Kraft stand; das war Nowgorod.

Auf Wasser- und Landwegen gelangte der hansische Kaufmann dorthin. Durch den finnischen Busen, die Newa, den Ladogasee, den Wolchow führte die älteste Straße. Einen Ersatz, wenn sie durch schwedisch-russische Kriege gesperrt war, bot der Weg über Narwa, durch die Narowa, den Peipussee, über Pskow, oder direkt zu Lande von Narwa nach Nowgorod. Dazu traten die Landwege von Riga, Pernau und Reval aus über Dorpat und Pskow. Eng verflochten war der überseeische mit dem livländischen Handel; Schädigungen des einen bedeuteten zugleich Verluste für den anderen. Von den livländischen Häfen aber gewann für den überseeischen, besonders den lübischen Handel im Laufe des 14. Jahrhunderts Reval, während die Bedeutung Pernaus mehr und mehr abnahm, als Stützpunkt für den Handel mit Nowgorod die größte Wichtigkeit. Es war die echteste Tochterstadt Lübecks. Das gemeinsame Recht war eine Grundlage der engen Beziehungen zwischen beiden. Reval war angewiesen auf den Seeverkehr, weil es ebenso wie Lübecks andere Gründung Elbing kein ihm eigentümliches Hinterland besaß. Es nutzte seine exponierte Lage, um zu Stockholm und besonders den finnischen Plätzen in ein ähnliches Verhältnis im kleinen zu gelangen, wie es zwischen Lübeck und der Ostsee überhaupt bestand.

Die Stellung Nowgorods hatte in manchem große Ähnlichkeit mit derjenigen Brügges. Hier wie dort eine Kaufmannschaft, die aus dem eigenen Vertrieb ihrer Waren über See verdrängt war und sich auf den Handel am Platze selbst und seinen Gewinn beschränkte. Aber Brügge war auch nach der anderen Seite hin, dem Süden gegenüber, abhängig von fremden Händlern; die Kauf-

mannschaft Nowgorods dagegen war Herrin der weiten Hinterländer, die ihr die von den Hansen begehrten Produkte lieferten. Ihre größere Selbständigkeit und stolzere Haltung den Hansen gegenüber erklärt sich aus diesem Bewußtsein der sicheren Beherrschung der einen Hälfte ihres Handels.

Was dem Handel mit Rußland in den Augen der hansischen Kaufleute einen besonderen Wert und Vorzug verlieh, das war die Zollfreiheit desselben, die abgesehen von einigen ganz unbedeutenden Abgaben und von den durch Taxe festgestellten Löhnen für Dienstleistungen der Russen eine vollständige war. Die Stellung der deutschen Kaufleute in Nowgorod war begründet auf den Besitz zweier Kaufhöfe, des älteren Gotenhofs mit St. Olafs Kirche und des jüngeren Petershofs mit St. Peters Kirche. Die Besucher des Hofs wechselten als Sommer- und Winterfahrer mit ursprünglich festumgrenzter Verkehrsfrist. Sie standen unter selbstgewählten Älterleuten, einem von Wisby und einem von Lübeck, die sogar die hohe Gerichtsbarkeit über die Mitglieder des Kontors übten. Sie hatten eigene Priester. Die Jahr und Tag am Orte bleibenden hansischen Faktoren, Kommissionäre, Kaufleute, die den anderen großen hansischen Niederlassungen ihr Gepräge gaben, fehlten hier ganz.[1])

Seit dem Ausgange des 13. Jahrhunderts hatte sich Lübeck mit Erfolg bemüht, gestützt auf seine Nachbarstädte und die westfälischen, den vorherrschenden Einfluß auf die Leitung und Gestaltung des Kontors, seiner Skra, seines Handelsrechts und Handels zu erlangen. Wisby war beiseite geschoben worden. Das geschah in denselben Zeiten, in denen die livländischen und preußischen Städte aufzuwachsen, ihren Hinterlandhandel an sich zu ziehen begannen, und erfolgte wohl nicht ohne Zusammenhang damit. Seit 1361 bemerken wir eine Dritteilung der am Handel mit Nowgorod interessierten Städte, die 1363 von den alten Leiterinnen des Verkehrs offiziell verkündet wurde. Neben Wisby und Lübeck und die von ihnen vertretenen Kaufleute und Städte traten die livländischen Städte unter Rigas Führung. Es war eine natürliche Folge ihrer geographischen Stellung und der Entwicklung ihres

---

[1]) Vgl. i. allgem. Sartorius-Lappenberg, Urkundl. Gesch., I. S. 138ff., Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, passim, W. Buck, Der deutsche Kaufmann in Nowgorod etc., Diss., S. 12f., 34ff.



eigenen Handels. Aber ihr Erfolg gerade jetzt stand wahrscheinlich nicht außer Zusammenhang mit der Niederlage der wendischen Städte im Krieg mit König Waldemar von Dänemark. Einen eigenen Ältermann auf dem Kontor zu setzen aber blieb Riga trotz seines wiederholt danach geäußerten Verlangens versagt. Nur an der Beratung und Beschlußfassung über Handels- und Verwaltungsfragen des Kontors, vor allem aber über die gegen Nowgorod zu beobachtende Handelspolitik sollten sie mit gleichberechtigter Stimme sich beteiligen dürfen.[1])

Wenig später aber trat noch eine andere Städtegruppe mit dem Anspruche voller Gleichstellung auf dem Hofe, Mitbeschließung aller Kontor- und Handelsangelegenheiten, Einsetzung eines eigenen Ältermanns für die Ihrigen, Freigabe des Verkehrs über Land, „umme lant", nach Nowgorod[2]) sowie des Absatzes ihrer heimischen oberländischen und der polnischen Laken daselbst hervor, die preußischen Städte. Sie nahmen das Vorbild für ihre Forderungen an den livländischen Städten. Ein historisches Recht konnten sie dafür ebensowenig geltend machen wie diese. Sie versicherten sich aber sofort der Hilfe ihres Landesherrn, und dieser ergriff die günstige Gelegenheit, indem er den Handel seiner Städte zu fördern suchte, auch für den Ordenshandel Mitgenuß am Rechte des Kontors zu verlangen, wie er ihn an den hansischen Privilegien in Flandern besaß. Damit aber forderte er den entschiedensten Widerstand der überseeischen Städte heraus. Eine Konkurrenz des Ordenshandels und seiner planvoll geleiteten Mittel in dem von ihnen beherrschten Zwischenhandel Nowgorod—Lübeck—Brügge konnten sie unmöglich zugeben. Seit 1381 beschäftigten die preußischen Anträge wiederholt die Hansetage. Die hansische Handelssperre gegen Nowgorod 1388 ff. schien ihre Wünsche zu fördern. Orden und Städte drohten mit Nichtbefolgung des Handelsverbots. Aber die Städte unter Lübecks Führung, den neuen Eindringlingen gegenüber alle geeint, blieben fest in ihrer Weigerung. Nur unter der Bedingung, daß er sich in allen Stücken den Hofordnungen unterwerfe, wollten sie dem Handel der preußischen Städte, aber nicht des Ordens, auf

---

[1]) Vgl. Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 45, Stavenhagen, Die Anfänge des livländischen Städtebunds i. Balt. Monatsschr. 1901 S. 55, Hausmann, Z. Gesch. d. Hofs von St. Peter, das. 1904 S. 259f.

[2]) Dieser, über Preußen, Kurland und Schweden, war durch die Skra verboten, Hans. UB. III n. 69, 593 Abschn. 3, vgl. HR. 2, II n. 321 § 9.

dem Hofe Duldung zugestehen. Selbst das Kontor zu Brügge griff mit Nachdruck in die Streitfrage ein. In Erinnerung an die bösen Erfahrungen, die die Hanse während der Handelssperre gegen Flandern mit dem Ordenshandel gemacht hatte, ersuchte es 1397 die Hanse dringend, dem Orden den Zutritt zum Nowgoroder Kontor zu versagen. Dabei blieb es denn auch. Der Versuch des Ordens war gescheitert. Der Handel seiner Städte hatte sich in Nowgorod den Anordnungen der dort herrschenden Städte unterzuordnen und blieb unbedeutend. Denn die günstige Gestaltung der politischen Beziehungen zu Litauen gab dem Orden gerade damals zum ersten Male weitblickende Hoffnung auf einen großen Verkehr mit Litauen.[1])

Die Verbote und Verhinderungen eines Verkehrs nach Nowgorod von Preußen und Kurland her, sowie über die schwedischen und finnischen Städte, außerdem eines Verkehrs der Russen über See weiter als Wisby, die Zusammenfassung des Nowgoroder Handels in der Hand der wendischen und livländischen Städte, die Ausschließung jedes Nichthansen aus dem Verkehr mit Rußland — das war das vollständigste Monopol, das eingerichtet und durchgeführt werden konnte. Und hinter Lübeck standen, seiner Politik vollkommen zustimmend, die hansische Kaufmannschaft in Brügge und die ältesten Pfadfinder des deutschen Handels nach Nowgorod, die Städte des westelbischen Niederdeutschland.[2])

Die mangelnde Festigkeit rechtlicher Unterlagen dieses Verkehrs, ein unentwickelter Rechtssinn und geringe moralische Disziplin auf russischer Seite, Betrügereien und Übervorteilungen in Lieferungen und Waren hüben und drüben erschwerten den hansischen Handel mit der Nowgoroder Kaufmannschaft ganz bedeutend. Und überdies brachten die häufigen Störungen des Grenzfriedens zwischen Livland und Rußland, des Stadtfriedens in Nowgorod selbst zwischen Fürst und Bürgerschaft ebenso wie die mannigfaltigen größern und kleinern politischen Kombinationen zwischen den Herrschaften Litauen, Pskow, Nowgorod und Livland wiederholt schwere und langandauernde Krisen für den deutsch-östlichen Handel wie auf

[1]) Daenell, Gesch. der Hanse, S. 46ff., 176ff.

[2]) Hans. UB. V n. 557, HR. 1. IV n. 508, 406, 407, VIII n. 971. Winklers Angabe, Die deutsche Hanse in Rußland, S. 40 u. Anm. 20 über einen Erlaß des Hochmeisters betr. die Befahrung der Ostsee durch die Russen ist Erfindung, vgl. HR. 1. IV n. 508.

der ganzen Linie so auch in Nowgorod. Wohl enthielten die Handelsverträge die Bestimmung, daß auch trotz Streitigkeiten zwischen den beiderseitigen Herrschaften die Kaufleute ungehindert hinüber und herüber sollten verkehren dürfen.[1]) Aber wie war das in der Wirklichkeit auszuführen? Waren irgendwo Feindseligkeiten ausgebrochen oder Gewalttaten begangen worden, Russen zu Lande von Livländern oder zur See von Finnen, Schweden oder andern Seeräubern verletzt oder getötet worden, so hielt sich die schnell aufflammende Wut der Nowgoroder Bürgerschaft sofort an das, was ein greifbares Objekt für Repressalien, gleichviel ob berechtigte oder unberechtigte, gewährte, an den deutschen Kaufmann und seine Waren. Er wurde arrestiert, wenn nichts schlimmeres geschah oder es ihm nicht gelang, noch rechtzeitig sich und seine Güter in Sicherheit zu bringen. Und meist langwieriger Verhandlungen der Städte mit Nowgorod bedurfte es, Menschen und Waren zu befreien und den Verkehr wieder in Gang zu bringen. So ergab 1368 ein Streitfall zwischen Pskow und Livland, in dem Nowgorod seiner „Beistadt" Pskow zu Hilfe kam, den Anlaß zum Abbruch auch des Handelsverkehrs. Und wenn auch 1371 eine Verständigung erzielt wurde und 1373 zur Festigung der gegenseitigen Beziehungen Boten von Lübeck und Wisby, an ihrer Spitze Jakob Pleskow, nach Nowgorod gesandt wurden, wo sein Mitgesandter, der Lübecker Ratsherr Johann Lüneburg, starb,[2]) so waren doch die siebziger und achtziger Jahre eine fast unerträgliche Zeit für den Handel in Nowgorod und Pskow.[3]) Jedoch erst 1388 entschlossen sich die Städte zum energischen Vorgehen.

Greifbar deutlich tritt darin der innere Zusammenhang der gesamten hansischen Handelspolitik auf ihren verschiedenen Arbeitsgebieten zutage. Derselbe Hansetag im Mai 1388, der die Sperre gegen Flandern verhängte, verfügte den Abbruch des Verkehrs mit Nowgorod und Rußland, plante die Verständigung mit Schweden—Finland, Preußen—Livland und den Herren dieser Lande, um Ruß-

---

[1]) Vgl. z. B. HR. 1. IV n. 45, Hans. UB. V n. 725 § 9, 726 § 9, Bonnell, Russisch-livländische Chronographie I S. 157 oben, II S. 209, Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, S. 76.

[2]) HR. 1. II n. 67, 68, III n. 56.

[3]) Bonnell, Russisch-livländische Chronographie I S. 157 ff., reichliches Material dazu i. d. HR. 1. II u. III, sowie VIII S. 569 ff.

land vollständig vom übrigen Europa abzusperren.[1]) Ruhte der hansische Handel mit Flandern, so war es eben ohne wesentliche Vergrößerung der doch unvermeidlichen Verluste möglich, zugleich auch am anderen Endpunkte der großen Handelslinie den längst nötigen Handelskrieg um die Anerkennung ihrer geschädigten Verkehrsgewohnheiten aufzunehmen.

Und nicht anders erging es auch mit der Wiederherstellung des Friedens. Als die entscheidende flandrische Gesandtschaft für den Hamburger Hansetag im November 1391 und der Abschluß mit Flandern in Aussicht stand, sandte Lübeck seine Ratsboten Johann Niebur und Godeke Travelmann nach Livland und Nowgorod, um zusammenwirkend mit Boten Wisbys und der livländischen Städte auch mit Nowgorod eine Verständigung herbeizuführen. Es waren fähige Unterhändler, diese lübischen Ratsherren, wohlbewandert, namentlich Niebur, in den Fragen des Nowgoroder Handels; „stolte menne mit langen barden" nach der Sitte der Zeit, wie der zeitgenössische Chronist, endlich einmal plastischer werdend, hervorhebt. Leider starb Travelmann bereits auf der Hinreise in Dorpat, von vielen betrauert.[2])

Nach Vorverhandlungen zwischen den beiderseitigen Boten zu Isborsk kam es Anfang 1392 in Nowgorod zum feierlichen Abschlusse des Friedens.[3]) Die alten Verträge über die Handelsfreiheit der Deutschen in Nowgorod, der Russen nach Wisby und dem Bistum Dorpat und darüber hinaus, über Zusicherung des Handelsfriedens an die deutschen Kaufleute auch bei Kriegen Nowgorods mit Schweden, dem Orden, den livländischen Bischöfen und Seeräubern im finnischen Busen wurden wieder in Kraft gesetzt. Das war der Vertrag, oder wie die Bezeichnung nach der russischen Sitte jeder Vertragsbeschwörung lautet, die Kreuzküssung Johann Nieburs. Für die ganze Folgezeit der handelspolitischen Beziehungen zwischen der Hanse und dem alten Nowgorod — und sie umfaßten noch ein volles Jahrhundert bis 1494 — bewahrte sie die Bedeutung als die Grundlage des beiderseitigen Verkehrs. Wiederholt im 15. Jahrhundert, wenn der Verkehr einmal wieder abgebrochen

[1]) HR. 1. III n. 380 § 14—16, Detmar i. Städtechron. 26, S. 21.

[2]) Korner, herausg. v. Schwalm, S. 340 Anm. 1, Städtechron. 26 S. 44 u. Anm. 8.

[3]) Bonnell, Chronographie, I S. 179, II S. 206 ff., Daenell, Hanse, S. 47 ff.

war und das Verlangen lebendig wurde, ihn wiederherzustellen, griff man beiderseits zurück auf „die Kreuzküssung Nieburs".[1])

Mit Anordnungen für das Kontor krönten die Städteboten auf der Rückreise in Dorpat ihr Friedenswerk. Die Skra wurde nebst den neu hinzugekommenen Bestimmungen bestätigt und aufs neue wurde besonders verfügt, daß nur Bürger von Hansestädten die russischen Privilegien genießen dürften. Ein Schoß wurde dem deutschen Ausfuhrhandel aus Nowgorod und Pskow auferlegt; von allem seewärts versandten Gute sollte er in der Newa durch Boten Lübecks und Wisbys, von allem über Land versandten in und durch Riga, Dorpat und Reval erhoben werden. Bestimmt war er für die Ausbesserung der durch Feuersbrunst beschädigten deutschen Kirche und Höfe. Die Gefahr einer solchen war um so größer, die Verheerungen um so furchtbarer und häufiger, da Nowgorod wie alle russischen und litauischen Städte ganz überwiegend aus Holz gebaut war und nach jedem Brande so wieder aufgebaut wurde.

Der Friede hatte vorerst Bestand. Jederzeit aber war die Stellung des deutschen Kaufmanns auf dem fernen Posten in Nowgorod inmitten einer leicht erregbaren, wenig zivilisierten Bevölkerung unsicher. Prächtig charakterisierten die Nowgoroder selbst einmal seine Lage: „dat ze den copman in deme sakke hebben, unde hebben den myt eneme baste togebunden".[2]) Das war ein Gleichnis, das jederzeit auf die Stellung des hansischen Kaufmanns in Nowgorod gepaßt hat.

Das große Handelsgebiet des Ostens von der Oder bis zur Newa war eins. Konnte der überseeisch-lübische Handel an den meisten Punkten keine direkten Beziehungen zum Binnenlande mehr fortsetzen, so hielt er um so lebhafter an Nowgorod fest, je rücksichtsloser alsbald die livländischen Städte ihre Versuche begannen, auch an dieser Stelle für den überseeischen Handel sich zu Vermittlern des Hinterlandverkehrs zu machen.

---

[1]) Vgl. im 2. Buch, III, 2. Kap.

[2]) HR. I. V. n. 666 § 5.

4. Die Hanse und der skandinavische Norden von 1376—1412.

Es war nicht Sache der lübischen Politik, zur gleichen Zeit an vielen Stellen sich in ernstere Verwickelungen einzulassen. Während im Westen und Osten dem hansischen Handel die Grundlagen entschwanden, litt im Norden nicht nur der wendisch-lübische, sondern an dem Brennpunkte Schonen und in den nordischen Gewässern obendrein der preußische, süderseeische und holländische Handel unter den Wirren und Kämpfen, die die skandinavische Politik der dänischen Königin Margrethe seit 1389 heraufbeschworen hatte.

Doch ist es bedeutsam, daß die lübische Politik in dieser Fülle gleichzeitig Erledigung fordernder Aufgaben ihre erste Sorge die Wiederherstellung und Sicherung des ostwestlichen Austausches sein ließ. War wieder feste Fühlung zu Westeuropa und zu Nowgorod gewonnen, so war den Ansprüchen aller Hansestädte Rechnung getragen und überdies der eine gewinnreichste Hauptzweig des wendisch-lübischen Verkehrs wiedereröffnet. Die allgemeine Unsicherheit der nordischen Gewässer erhöhte die Benutzung der lübisch-hamburgischen Landstraße und der Handelsvermittlung der Kaufmannschaften der beiden Städte.

Seit der Erwählung des jungen Olaf von Norwegen zum Dänenkönig 1376 drohte der Krieg zwischen Dänemark-Norwegen und Mecklenburg-Schweden um die Vorherrschaft im Norden. Voll tiefer Erbitterung hatte der alte Herzog Albrecht II., als seinem Enkel die dänische Krone entging, zum Schwerte gegriffen. In Voraussicht dieses Schritts hatten die Hansestädte bei ihren Vertragsabschlüssen mit Dänemark und Norwegen zu Korsör und Kallundborg seinen Städten Rostock und Wismar den Beitritt zum Frieden offen gelassen, zugleich aber ihre Kaufleute vor der Verfrachtung von Gütern in Schiffe der beiden mecklenburgischen Städte gewarnt.[1])

Aber die von Dänemark angerufene Vermittlung der Hansestädte wurde trotz des zustimmenden Beschlusses wendischer, preu-

[1]) HR. 1. II n. 125, III n. 90, 91 § 1. Der Beitritt Rostocks erfolgte am 10. November 1376.

ßischer und süderseeischer von Lübeck hintertrieben. Den Politikern Lübecks erschien es voreilig, obwohl bereits die gefährlichste Begleiterscheinung solcher Kriege, das Seeräuberunwesen, besorgniserregenden Umfang angenommen hatte, in die Bewegung einzugreifen. Kostenreiche, nicht vorher zu übersehende Verwicklungen konnten dadurch entstehen, und solche mußte die Ratspolitik im Interesse der eigenen Herrschaft und des inneren Friedens zwischen Bürgerschaft und Rat zu vermeiden suchen.

Zwischen Dänemark und Mecklenburg aber kam es nicht zum Waffengange. Doch sorgten die wendischen Städte für alle Fälle vor. Hatten sie 1371 kontraktlich gegen jährliche Zahlungen dem dänischen Reichsdrosten Henning von Putbus die militärische Bewachung und Verwaltung ihrer vier Pfandburgen am Sunde übertragen, so entzogen sie ihm diese 1378, um selbst wieder die trennende und befriedende Stellung zwischen den beiden feindlichen Mächten am Sunde einzunehmen. Sie gaben die Schlösser für drei Jahre in die Verwaltung von zwei Stralsunder Ratsherren.[1] Außerdem planten sie die formelle Erneuerung der Kölner Konföderation.

Schwer zog das Unwetter über Dänemark zusammen. Kühner erhob eine antimonarchische Opposition im Reichsrate ihr Haupt. Mecklenburg verstärkte sich durch Bündnisse mit deutschen Fürsten. Zum Frühjahr 1379 stand der Ausbruch des Krieges bevor. Machtlos war Margrethe ihm gegenüber; es war der gefährlichste Augenblick in ihrer langen Regierung. Da rettete sie ein Ereignis, dessen Bedeutung für Dänemark nicht hoch genug angeschlagen werden kann: die Seele der feindlichen Bewegung, der alte Herzog Albrecht, starb in Schwerin am 18. Februar 1379. Ihm folgte in der Regierung Mecklenburgs sein Sohn Heinrich, ein gerechter Regent und Richter in seinem Lande, doch unähnlich dem Vater an Gaben und Energie. Die Kriegsvorbereitungen gerieten sofort ins Stocken und wurden von keinem Teile mit Ernst wiederaufgenommen. Der aufsässige dänische Adel trat wieder in die natürlichen Beziehungen zur Herrschaft. Das Bedürfnis des Landes nach Ruhe und gesicherter Rechtspflege diente dazu, die Autorität der Krone weiter zu erhöhen. Seit 1380 begann Margrethe ihres Vaters Reduktionspolitik, um auch die finanziellen Mittel der Krone auf die alte Höhe zu bringen, mit Vorsicht und Geschick wiederauf-

[1] Daenell, Pfandschaften, S. 36ff., 43, 53, 96f.

zunehmen. Der Tod ihres Gatten Hakon von Norwegen im September 1380 ließ auch dies Reich in ihre Verwaltung übergehen; und das bedeutete eine weitere Steigerung ihrer Autorität dem dänischen Adel gegenüber, weil die königliche Macht im Erbreiche Norwegen wesentlich unbeschränkter dastand.

Zugleich brachte dieser Wechsel die Königin mit Lübeck und den wendischen Städten in eine weitere Reihe von Berührungen. Schon in einem Erlasse vom Januar 1377 hatte König Hakon den Hansen gegenüber seine Selbstherrlichkeit wiedergefunden. Streng gebot er allen Beamten, nichts über den Wortlaut der Privilegien hinaus den Hansen nachzusehen und zu gestatten. Er dachte sogar die Frachtschiffahrt der Hansen nach Norwegen für fremde Rechnung durch die Verfügung zu lähmen, daß alle auf hansischen Schiffen eingeführte Ware auch Eigentum hansischer Kaufleute sein müsse.[1]) Die den Hansen abgeneigte Stimmung der Norweger, die notgedrungen hatten schweigen müssen, gewann nun schnell wieder Oberwasser. Kaum war König Hakon tot, so erklärten seine Beamten die hansischen Privilegien für null und nichtig und glaubten sich zu Übergriffen berechtigt.[2])

Auf den dänischen Gewässern jedoch kehrte der Friede nicht so bald wieder ein. Schon im Frühjahr 1376 hatten Lübeck und Stralsund zum Schutze ihres Verkehrs durch die dänischen Wasserstraßen und nach Schonen zwei Friedekoggen in See gesandt. Eine neue Seerüstung erfolgte erst 1378, obgleich man auch im Frühjahr 1377 in den Hansestädten Kunde gehabt hatte von 200 Seeräubern bei Fünen, einen Monat später von sogar 400 bei Jütland, Schonen und Fünen.[3]) Der Seeräubergefahr gegenüber schlossen sich die Seefahrer einer Stadt oder ganzer Städtegruppen zu Flotten zusammen. Die mecklenburgische Hafenbucht Golwitz,[4]) die Reede von Hela vor der Weichsel, auch der Dornbusch, die Nordspitze der Insel Hiddensö vor Stralsund, wurden die beliebtesten Sammelpunkte für die Handelsschiffe. Bei Hela vereinigten sich die livländischen mit den preußischen, die meist schon in der Weichsel-

[1]) Hans. UB. IV n. 579.
[2]) Vgl. HR. 1. II n. 232 § 17, 240 § 13.
[3]) HR. 1. II n. 148, III n. 95.
[4]) Vgl. Koppmann, z. Gesch. der mecklenb. Klipphäfen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1885 S. 104f.

mündung sich versammelt hatten, bei Hiddensö und in der Golwitz die wendischen allein oder mit den preußisch-livländischen Flotten.

Die Ausrüstung der Kriegsschiffe war von Lübeck und Stralsund im Interesse der Gesamtheit geschehen und von dieser durch ein neues Pfundgeld, mit dem der Ausfuhrhandel belastet wurde, unterstützt worden. Als 1381 größere Rüstungen gegen die Seeräuber nötig waren, gelang es Lübeck schnell, die abgeneigten preußischen Städte zur Bewilligung des erforderlichen Beitrags durch die Drohung zu bewegen, daß es andernfalls seine eigene Schiffahrt überhaupt einstellen werde. Beides ist charakteristisch für die Bedeutung des lübischen Verkehrs mit Preußen und zeigt, in wie hohem Grade damals der preußische Außenhandel abhängig war von der Vermittlungstätigkeit Lübecks.[1] Auch 1383 und 1384 gab es Meinungsverschiedenheiten zwischen beiden Teilen. Die Preußen verlangten, daß die wendischen Friedeschiffe sich zur Sicherung der Schiffahrt ausschließlich im Sunde aufhalten sollten, die wendischen dagegen beanspruchten es als ihr gutes Recht, sie überall, wo es notwendig scheine, zu verwenden, und drangen damit auch schließlich durch. Für die Preußen spielte eben die Sicherung ihres Eigenhandels mit Westeuropa die Hauptrolle in dieser ganzen Frage.

Nach 1379 aber machten sich in immer stärkerem Maße die Dänen der Hegung der Seeräuber schuldig, während diese bisher an den Mecklenburgern ihren Rückhalt gehabt hatten. Die königlichen Schloßvögte, selbst die höchstgestellten Würdenträger, sogar die Königin Margrethe verschmähten es nicht, mit den Piraten den Raub zu teilen. Margrethe erschien geradezu als die vermittelnde Macht zwischen ihren eigenen räuberischen Adeligen und den Hansestädten. Der Erbitterung über solch zweifelhaftes Verhalten der Königin gab in Stralsund bei ihrer Anwesenheit dort im Frühjahr 1384 sogar Wulf Wulflam, der Sohn Bertrams, drohenden Ausdruck.[2] Zu den Klagen über Dänemark kamen nun die Klagen hansischer Kaufleute aus Norwegen über die Nichtachtung der dortigen Handelsprivilegien durch die königlichen Beamten seit Hakons Tode. Und immer näher rückte der Zeitpunkt,

---

[1] HR. 1 II n. 227.

[2] Vgl. HR. 1. IV n. 40 § 8.

an dem die Städte vertragsmäßig die schonischen Schlösser an Dänemark wieder herausgeben sollten.

Es war Zeit, daß die konföderierten Städte Stellung zu dieser Frage nahmen. Wichtige Forderungen hatten sie in die Wagschale zu werfen: Schadenersatz für die vorgefallenen Seeräubereien, Unschädlichmachung der Täter und erneute Bekräftigung der Privilegien für Norwegen. Die preußischen Städte verlangten wiederholt und lebhaft, daß die Ablieferung der Schlösser verzögert werde, bis Dänemark Schadenersatz geleistet habe. Aber die Ansicht Lübecks, die dringend korrekte Erfüllung des Vertrags empfahl, siegte. Wendische und preußische Städte, Kampen und Amsterdam traten am 24. Juni 1385 in Stralsund zu letzter formeller Beschlußfassung zusammen. Sie beauftragten zwei Ratsherren Lübecks und Stralsunds, Heinrich Westhof und Gregor Schwerting, die Schlösser an Dänemark zu überantworten.

Schon Himmelfahrt 1385, genau am Verfallstermin des städtischen Besatzungsrechts, waren Margrethe und Olaf mit großem Rittergefolge vor Helsingborg erschienen, aber vergeblich hatten sie von dem städtischen Hauptmann daselbst, Wulf Wulflam, Einlaß begehrt. Olaf legte Protest gegen das vertragswidrige Verhalten der Städte ein, ließ sich aber gleichwohl im Dome zu Lund bereits von der Landschaft Schonen huldigen. Anfang Juli trafen die Boten des Hansetags mit dem urkundlichen Verzicht der Städte auf die vier Schlösser bei dem Könige vor Helsingborg ein. Die Schadenersatzansprüche der Städte erkannte Olaf als berechtigt an, doch führten Verhandlungen, welche die Ratsboten über Begleichung derselben und über Bestätigung der norwegischen Privilegien anknüpften, nur zu Vereinbarungen über eine Seebefriedung, im übrigen aber zur Vertagung um Jahresfrist auf einen Verhandlungstag in Nyköping. Königin Margrethe aber unternahm noch im selben Jahr eine Wallfahrt nach Aachen, auf der sie Münster und Dortmund berührte. So hoch veranschlagte sie den durch die Wiedererlangung der Sundschlösser erreichten Erfolg.[1])

Mit der Rückgabe der Pfandschlösser an Dänemark erlosch erst tatsächlich die von den Städten zu Köln geschlossene Kon-

---

[1]) Vgl. über diese Wallfahrt Daenell, om en hidtil upaaagted Rejse til Aachen af Dronning Margrethe i 1385, i. Dansk Hist. Tidsskrift 7. R. III. S. 190ff.

föderation, denn für ihre Fortdauer nach 1371 hatte dieser gemeinsame Besitz die Begründung ergeben. Auf dem Stralsunder Tage, der den Beschluß der Rücklieferung der Schlösser faßte, ließen die Städteboten sich auch die Urkunde über die Kölner Konföderation vorlesen: „des duchte den steden na lude der ordinancien, dat se enen ende hebbe". Erst hiermit endete die Periode städtisch-dänischer Beziehungen, die 1360 durch Waldemar Atterdag mit der Wiedererwerbung Schonens eingeleitet war, endete die einzigartige politisch-militärische Stellung, welche die wendischen Städte im Zentrum des dänischen Reichs herrschend und beobachtend, hemmend und trennend 15 Jahre lang innegehabt hatten.

Zwar hatte der Pfandbesitz der Zölle und Gefälle auf den schonischen Märkten seinen Zweck, den Städten die vor dem zweiten Kriege gegen Waldemar in Dänemark und den dänischen Gewässern erlittenen Schäden zu ersetzen, nicht erreicht. Das hatten sie aber wohl selbst schwerlich erwartet. Sie verwandten diese Einnahmen, die jährlich im Durchschnitt 3600—4000 M. lüb., in dem gesamten Zeitraum ca. 57 000 M. betrugen, vielmehr dazu, die Unterhaltskosten der Schlösser, ihrer Besatzung und der Zollbeamten zu decken, die Kosten ihrer zahlreichen Gesandtschaften nach dem Norden in diesem Zeitraume aus ihnen zu entnehmen, sowie Zuschüsse zu verschiedenen Seebefriedungen zu zahlen. In diesen Richtungen bedeuteten die Zolleinkünfte allerdings eine wichtige Erleichterung für die Finanzen der Städte.[1]) Der Besitz der Schlösser selber war, abgesehen von seiner politischen Bedeutung und dem Rückhalt, den er den Städten für die Zollerhebung gewährte, auch in merkantiler Hinsicht bedeutsam. Denn gestützt auf die ihnen dadurch eingeräumte herrschende Stellung auf den wichtigsten Märkten Schonens unternahmen sie es, ihren Konkurrenten dort Schranken zu ziehen. Noch um die Mitte des 14. Jahrhunderts hatte eine erhebliche Zunahme des Verkehrs westeuropäischer nichthansischer Fremder, Engländer, Holländer, Fläminger, Wallonen und Schotten stattgefunden, eine Anzahl holländischer Städte hatte sogar wie die preußischen 1368 die günstige Gelegenheit benutzt, sich durch die Erwerbung von eigenen Fitten und die Teil-

[1]) Daenell, Pfandschaften, S. 143ff. u. den Exkurs I das., Die rechnerischen Ergebnisse des schonischen Zolls 1368—1385, S. 155ff., vgl. Kunze i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1893 S. 158f.

nahme am Kriege gegen Waldemar und an den durch ihn erworbenen Privilegien eine feste Rechtsstellung für ihren Verkehr auf Schonen zu schaffen. Da gingen nun die Städte unmittelbar schon seit 1369 ans Werk. Sie verboten den Fremden, auf Schonen Hering zu salzen oder salzen zu lassen, ihre Vögte durften keine Fremden auf ihren Fitten aufnehmen, den Holländern von niemand Schuten zum Heringsfang ausgerüstet und zur Verfügung gestellt werden. Die Proteste der Engländer gegen diese Beschränkungen nützten nichts, die Fremden mußten dem Drucke, den die wendisch-hansische Verkehrspolitik auf Schonen auf sie ausübte, weichen und im Anfang des 15. Jahrhunderts waren sie dort nur noch sehr selten gesehene Gäste. Der Handel mit schonischem Hering war nahezu ein Monopol der Hansen geworden. Die schonischen Messen aber hatten zur selben Zeit infolge der andauernden Zunahme der direkten Verkehrsverbindungen zwischen Osten und Westen ihre zentrale Bedeutung als Umschlagsplätze für Nordeuropa eingebüßt.[1])

Jedoch auch ohne besondere Konföderation hielten die für alle Städte erworbenen Privilegien dem Norden gegenüber die Gemeinschaft der Städte aufrecht. Bald sollten politische Umstände und Forderungen des Handels sie aufs neue im Norden zur Tätigkeit rufen. Sie zogen sich aus ihrer politischen Stellung am Sund in dem Augenblick zurück, als Dänemark-Norwegen und Schweden-Mecklenburg den Entscheidungskampf vorbereiteten.

Die Verhandlungen mit den Städten über deren Ansprüche galten der Königin Margrethe nach Empfang der Schlösser als etwas Nebensächliches. Wohl sandte König Olaf im Sommer 1385 auf Grund der in Helsingborg gemachten Zusagen eine Flotte zur Bekämpfung der Räuber aus. Die Städte aber taten den merkwürdigen Schritt, einen Privatmann, Wulf Wulflam, gegen eine Entschädigung von 5000 M. sundisch mit der Seebefriedung zu betrauen. Doch die Unternehmung der Dänen war nur Schein und Wulflam führte seine Aufgabe durchaus nicht mit dem erforderlichen Ernste aus. Dennoch war für das folgende Jahr eine Seebefriedung überflüssig, im September wurde sogar, wieder unter Vermittlung der Königin, zwischen einer Anzahl dänischer Seeräuber und den Städten ein Stillstand geschlossen. Das war der

---

[1]) Schäfer, Vogtsbuch, i. Hans. Gesch. Qu. IV, S. XXXVIff., Daenell, Ostseeverkehr, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902. S. 13f., 16.

Preis, den sie für die Rückgabe der Schlösser zahlte, denn die Klagen über Seeraub in den dänischen Gewässern verstummten nun für Jahre ziemlich vollständig. Unmöglich dagegen war es den Städten, die immer ausweichende Königin zu einem Entgegenkommen gegen ihre Forderungen auf Schadenersatz und Privilegienbestätigung zu veranlassen.

Die Erfolglosigkeit der städtischen Diplomatie war um so deutlicher, als die dänische Macht unter der geschickten äußeren und inneren Politik Margrethes seit der Wiedergewinnung der schonischen Schlösser besonders kraftvoll hervortrat. Zum Jahre 1386 gibt der lübische Chronist Detmar aus der damaligen Stimmung Lübecks heraus seiner höchsten Verwunderung Ausdruck, zu wie ansehnlicher Macht es doch Dänemark unter ihrer Herrschaft wieder gebracht habe; größer als es je zu Waldemars Zeiten gewesen, meint er. Er kann nicht umhin, dies für ein Werk großer Klugheit der Königin zu halten; er deutet an, daß ihre Erfolge, der Eindruck von ihrer Weisheit und Tatkraft selbst den trotzigen dänischen Adel gefügig machten, so gefügig, daß sie völlig über jeden einzelnen von ihnen gebieten könne, — „it is hoge tho vorwunderende in ener vrouwen".[1] Und nun, da das wichtige Schonen mit seinen Schlössern und Einkünften wieder in ihren Händen war, glaubte sie die Zeit gekommen, um auch die anderen Aufgaben aus dem politischen Testamente ihres Vaters zu erledigen.

In Lübeck fand im Juli 1386 endlich zwischen ihr und den Grafen von Holstein, die nach König Waldemars Tod das Herzogtum Schleswig zum größten Teil zurückgewonnen hatten, eine persönliche Verständigung statt. Infolge derselben empfing der junge Graf Gerd VI., (sein berühmter Vater Graf Heinrich der Eiserne war 1385 gestorben), am 15. August zu Nyborg auf Fünen die erbliche Belehnung mit dem Herzogtum Schleswig durch Überreichung einer Fahne. Er leistete dagegen Huldigung und Treueid und gelobte Mannschaft und Kriegshilfe dem dänischen Reiche.[2] Unter einem Fürstenhause waren die beiden Landschaften nördlich und südlich der Eider nunmehr verbunden. Aber es war in Margrethes Sinn

[1] Städtechron. 19 S. 589f., vgl. auch die Äußerung des Presbyter bremensis i. Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. I S. 95, 111: ultra modum astuta, astutissima mulier.

[2] Vgl. Erslev, Dronning Margrethe, S. 129f.

wohl nur eine vorläufige Ordnung der Besitzverhältnisse. Die Ausstellung staatsrechtlich vollgiltiger Beurkundungen der neugeschaffenen Lage vermied die Königin. Sie brauchte Frieden und Sicherheit nach dieser Seite, um alle ihre Kräfte auf Schweden richten zu können. Die Sundschlösser, die einzige gute Angriffsbasis, waren in ihrem Besitz, schon hatte sie ihren Sohn den Titel eines Erben des Königreichs Schweden annehmen lassen, und die inneren Verhältnisse Schwedens selbst leisteten ihrem Eingreifen Vorschub.[1])

Denn der Unwille des eingeborenen Adels und des Volkes über die Regierung des Mecklenburgers Albrecht III., der nach dem Tode seines großen Vaters überdies ziemlich machtlos im Lande war, sowie über die mit ihm eingewanderten deutschen Ritter, die als Vögte das Volk drückten und seine alten Verwaltungsrechte verletzten, war seit langer Zeit groß. Namentlich in Oberschweden, wo das National- und Freiheitsgefühl immer am größten war, sehnte man sich nach dem alten Herrscherhause, das man vertrieben und dessen letzter Sproß König Olaf von Dänemark war.[2]) Unter diesen Umständen mußten die dänischen Absichten dem Schwedenkönig ganz besonderes Unbehagen verursachen. Vergeblich aber waren Albrechts Werbungen, der seit seines Bruders Heinrich Tode im Jahre 1383 auch die Regierung in Mecklenburg führte, bei den Hansestädten 1384 und 1385 um ein Bündnis gegen Dänemark-Norwegen und um die Verweigerung der Herausgabe der schonischen Schlösser, auf die er selbst Ansprüche erhob. Noch am 13. Juli 1386 vereinigte ein glänzender Hansetag in Lübeck, der von wendischen, livländischen, süderseeischen, holländischen Städten, vom Herzoge von Burgund und den vier Leden Flanderns besandt war, auch die Königin Margrethe, die Holsteiner Grafen und König Albrecht nebst ihren Gefolgschaften. So recht als der alles verknüpfende und anordnende Mittelpunkt des ganzen politischen und handelspolitischen Getriebes im nördlichen Europa erschien hier Lübeck jedermann sichtbar. In der nordischen Frage aber wurde kein Abkommen erzielt. Ein prächtiges Hoffest, das Albrecht in Wismar veranstaltete, sollte ihm niederdeutsche Fürsten

---

[1]) Vgl. dazu Styffe, Bidrag I, S. XLIXff., Girgensohn, Die skandinav. Politik der Hanse, Upsala Universitets-Årsskrift 1899, S. 56ff.

[2]) Vgl. Styffe, Bidrag, I n. 47, 48, u. den schönen Aufruf der Oberschweden an ihre Brüder jenseits des Waldes, Rydberg, Traktater, II S. 426.

gewinnen helfen; auch Ratsherren der Städte und vornehme Bürger, lübische unter ihnen hervorragend, nahmen daran teil.[1]) Doch den schwedischen Adel trieb er zum Abfalle, als er nach dem Tode des mächtigen Reichsdrosten Bo Jonsson mit umfassenden Reduktionsplänen hervortrat, die die Übermacht des Adels zu beseitigen drohten. Im Sommer 1387 standen Verhandlungen zwischen Olaf und Albrecht in Ystad bevor, da starb am 3. August der junge Olaf in Falsterbo.

Aber weder die politische Verbindung zwischen Dänemark und Norwegen noch die Pläne gegen Schweden wurden durch den Tod des letzten Folkungers in Frage gestellt. Die dänischen Landschaften, Norwegen, die mit Albrecht zerfallenen Großen Schwedens huldigten Margrethe, legten die Herrschergewalt in ihre Hände. Und Norwegen, das Reich mit Erbfolge, entschied über die Person des Nachfolgers für sich dahin, daß nicht der Neffe der Königin, der junge Albrecht von Mecklenburg, sondern der etwa sechsjährige Großneffe Erich, der Sohn des Herzogs Wartislaw VIII. von Pommern-Stolp, der Erbe sein solle. Die schwedischen Großen aber erklärten der Königin, wenngleich sie sich nur zögernd ihrer Herrschaft beugten, zu beliebiger Zeit einen König nach ihrem Willen empfangen zu wollen.[2]) Unablässig schwand König Albrechts Anhang in Schweden. Am 19. und 20. September 1388 verhandelte er, während er ein Heer sammelte, mit den Boten der wendischen Städte in Rostock. Unzweifelhaft hatten diese vollen Überblick über die allgemeine Lage; und wenn Detmar den Abfall der Schweden ein Unrecht an König Albrecht nennt und aufs wärmste diejenigen lobt, die in der Abwehr des dänischen Angriffs beharrten, so wird man seine Äußerung für die Ansicht wenigstens eines Teils der regierenden Schicht in Lübeck halten dürfen. Der König vermochte die Städte nur dazu, bei der Königin einen natürlich erfolglosen Vermittlungsversuch zu machen.[3]) Im Oktober wandte er sich um Hilfe an seine alten Bundesgenossen, die Holsteiner Grafen. Doch diesen band der Nyborger Vertrag die Hände, nur Graf Albrecht folgte seinen Werbungen. Am

---

[1]) Vgl. Korner, hg. v. Schwalm, S. 82 § 661, S. 324 § 994.

[2]) Vgl. Girgensohn, Die skandinav. Politik der Hanse, S. 78ff.

[3]) HR. 1. III n. 409 § 2, IV n. 664, wozu Munch, Det norske Folks Historie II. 2 S. 312; das Datum der Verhandlungen ergibt sich aus den von Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 134 veröffentlichten Rostocker Weinamtsrechnungen.

28. November sicherte er durch einen Bund mit Markgraf Jobst von Brandenburg sein Stammland, beide Teile trafen Verabredungen zur gemeinsamen Handhabung des Landfriedens; wenn gefordert sollte einer dem andern für diesen Zweck mit 100 Reisigen Hilfe leisten. Es war schließlich doch keine unbedeutende Heeresmacht, mit der Albrecht etwa am 18. Dezember nach Schweden aufbrach.[1])

Königin Margrethe hatte den Krieg bereits begonnen. Schon im ersten Zusammentreffen beider Heere bei Aasle, östlich von Falköping, auf der uralten Völkerstraße wurde das Heer des Königs am 24. Februar 1389 völlig geschlagen, er selbst nebst seinem Sohne Erich und vielen Herren und Rittern gefangen genommen und nach dem festen Schlosse Lindholm in Schonen gebracht. Schnell fielen die noch zu Albrecht haltenden Schlösser. Im September wurde auch das starke Kalmar von seinem deutschen Befehlshaber gegen eine Geldzahlung ausgeliefert. Nur Stockholm, schon durch seine natürliche Lage hervorragend befestigt, trotzte. Um jedem Verrate vorzubeugen, bemächtigte sich durch blutige Tat der deutsche Teil der Bürgerschaft der Alleinherrschaft in der Stadt.[2]) Hier behielt Mecklenburg die einzige Grundlage für eine etwaige Fortführung des verlorenen Kampfes. Mit überraschender Schnelligkeit war die mecklenburgische Macht zusammengebrochen. Aber der Plan der frommen Königin, im großen Jubeljahre 1390 durch eine Wallfahrt nach Rom Gott und den Heiligen für den großen Sieg zu danken, ward vereitelt durch den Fortgang des Krieges.[3])

Mecklenburg nahm den Kampf mit Dänemark um die Befreiung seiner Herren und den Besitz der schwedischen Krone auf, nachdem es eine Zeitlang vergebens den Weg der Verhandlungen mit Margrethe zu betreten versucht hatte. Eine Kriegssteuer wurde erhoben, in Rostock zwischen dem Oktober 1389 und Februar 1390.[4])

---

[1]) Vgl. Meckl. UB. XXI n. 12031 u. die Bemerkung dazu, wo unter dem durch Görlitz Ende November reisenden „Herzog v. Mecklenburg" wahrscheinlich Joh. der Ältere v. Stargard, Albrechts Onkel, zu verstehen ist; Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 136 ff.

[2]) Vgl. den ausführl. Bericht darüber Script. rer. Suecic. I. 2 S. 212 ff., Girgensohn, Die skand. Politik der Hanse, S. 94 ff.

[3]) Voigt, Codex diplomaticus Prussicus, IV n. LXXVIII, Ders., Gesch. Preußens, V S. 565 f., Diplom. Norveg. V n. 344.

[4]) Meckl. UB. XXI n. 12142.

Im Sommer 1390 zeigten sich die ersten Kaper von Rostock, Wismar und Stockholm in See. Wisby hatte als dänische Stadt, wenngleich es auch Hansestadt war, von ihnen zu leiden und beschwerte sich darüber vor der Hanse. Die verschiedenen Linien des herzoglichen Hauses vereinigten sich; des Königs Onkel Herzog Johann I., der Ältere, von Stargard [1]) übernahm zusammen mit seinem Sohne Johann II. im Auftrage der Familie und der Landstände im August 1390 die Reichsvorsteherschaft in Schweden und Mecklenburg und verpflichtete sich, sofort einen seiner Söhne mit möglichst viel Truppen nach Stockholm zu werfen. Aber dieser Kriegszug, der im Herbste 1390 ausgeführt wurde, endete erfolglos. Zwar rafften sich nun die Herrschaft und die Stände noch energischer auf, aber die kriegerischen Kräfte des Landes wurden als nicht ausreichend empfunden, zur Anwerbung vieler Soldtruppen hingegen fehlte es an Geld. Daher griff Mecklenburg zu einem höchst gefährlichen Mittel, sich kostenlos große Massen wilder Kämpfer zu verschaffen nach dem Grundsatze, daß der Krieg den Krieg ernähren müsse: die Herzöge und die Städte Rostock und Wismar öffneten ihre Häfen allen, die auf eigene Gefahr als Parteigänger Mecklenburgs den Norden bekriegen würden. In allen Klassen der Bevölkerung Niederdeutschlands fanden ihre Aufrufe lebhaften Anklang. Scharen adliger Räuber, denen der Landraub gefährlicher und minder gewinnbringend schien, fanden sich ein. Die Scharen Verfesteter, flüchtiger Schuldner und Übeltäter aus Stadt und Land, dazu arme Teufel, fahrendes Volk und wandernde Gesellen strömten zusammen. Mecklenburgische Adlige und Städtebürger wurden Führer, die Häfen des Landes stellten die Schiffe, Kaperbriefe gegen die drei Reiche des Nordens wurden ausgegeben, Rostock und Wismar sowie später namentlich die kleinen Landeshäfen Ribnitz, Golwitz u. a. waren die Stützpunkte, Stapelplätze und Absatzmärkte ihrer Beute.[2]) Aber wo war die mächtige Hand, die diese zügellosen Elemente hätte ordnen, zusammenhalten, planvoll verwenden können, um das belagerte Stockholm mit Lebensmitteln zu versorgen, wovon sie ihren Namen Viktualien- oder Vitalienbrüder empfingen, um

---

[1]) Er starb nach Koppmanns Angabe, Städtechron. 26 S. 38 Anm. 4, zwischen dem 10. Oktober 1392 und dem 9. Februar 1393.

[2]) Städtechron. 26 S. 37, Koppmann, Klipphäfen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1885 S. 103ff.

die nordischen Küsten durch Plünderungs- und Verwüstungsfahrten zu ermüden und den Feind durch Unterbindung alles Verkehrs zu erschöpfen? Wahlloser Seeraub, der es in allererster Linie auf reiche und leichte Beute, daher auf die Handelsschiffe absah, wurde schnell das Hauptgeschäft. Als „Gottes Freunde und aller Welt Feinde“ bezeichneten sie sich selbst später, richtiger aber nannte sie der Hochmeister „Gottes und aller Welt Feinde“. Ihr Name „Vitalienbrüder“ wurde so populär, daß er seitdem die beliebteste Bezeichnung für jede Art Seeräuber war. Von Anfang an wuchs das Unwesen den Kräften Mecklenburgs und seiner Städte, selbst wenn sie immer energisch willens gewesen wären, Schädigungen Neutraler zu verhüten, vollständig über den Kopf.[1])

Rostock und Wismar begründeten ihr Verhalten bezw. ihre Ohnmacht gegen die Seeräuber mit der Erklärung, daß sie einem Zwange ihrer Herren und der Ritterschaft auf Öffnung ihrer Häfen zu Zwecken des Seekriegs hätten nachgeben müssen. Sie machten aber ihre wendischen Genossinnen, besonders Lübeck, geradezu verantwortlich für das allgemeine und das eigene Unglück, da sie nicht ernstlich bei Margrethe dem Kriege entgegenzuwirken versucht hätten. Sie verhehlten daher ihre Schadenfreude nicht, wenn lübisches Gut von ihren Freibeutern aufgebracht wurde, verweigerten geradezu Lübeck und auch Kampen die Herausgabe desselben. Ja, sie stellten sich dem Auslande gegenüber unumwunden als die wahren Verteidiger der hansischen Interessen hin, nannten die vollständige Eroberung des Nordens durch Margrethe einen für die Kaufmannschaft unverwindlichen Schaden.[2]) Die mecklenburgische Forderung aber, Handel und Verkehr nach den nordischen Reichen einzustellen, lehnten die Städte mit scharfem Widerspruche ab.

Margrethe schritt im Juni 1391 zu nachdrücklicher Belagerung Stockholms. Im August schuf eine mecklenburgische Flotte der Besatzung Erleichterung. Aber ausbrechende Hungersnot zwang beide Teile bald, einen Stillstand bis zum Juni 1392 abzuschließen. Verhandlungen, die im Oktober zwischen Margrethe und mecklenburgischen Unterhändlern in Nyköping stattfanden, verliefen ergeb-

[1]) Daenell, Hanse, S. 80, S. 123 Anm. 1.

[2]) HR. 1. VIII n. 946, IV n. 218 § 3, Korner, hg. von Schwalm, S. 337 f. § 1048.

nislos, weil die Mecklenburger am Besitze Stockholms und an den Ansprüchen auf Schweden festhielten. Doch wurde eine neue Tagfahrt auf den 9. Juni 1392 nach Falsterbo verabredet.[1]) Die Königin hoffte, dann endlich Stockholm ihr Eigen nennen zu können. In Mecklenburg dagegen setzte man kein allzu großes Vertrauen in den Kriegseifer Rostocks und Wismars. Wenigstens ward der Vorwurf des Verrats und der Bestechung gegen die Bürgermeister beider Städte, Johann van der Aa und Johann Tuckeswert, erhoben, die nach den Nyköpinger Verhandlungen in Begleitung Margrethes König Albrecht in Lindholm aufgesucht, um ihn vom Gange derselben in Kenntnis zu setzen, und von der Königin zwei Pferde als Geschenk empfangen hatten. Margrethe selbst suchte sie nachmals durch feierliche Erklärung von diesem Verdacht freizumachen. Aber das Volkslied gab ihm in dem Sang „van dem teldene perde“ (Zelter) Ausdruck.[2]) Die Nachteile aus dem aufgezwungenen Kriege waren allerdings namentlich für die regierenden Kreise beider Städte in vieler Hinsicht drückend genug.

Nicht zu Falsterbo, wie verabredet worden, sondern zu Wordingborg fanden am 9. Juni 1392 Verhandlungen statt. Auch die Hansestädte waren auf dem großen Hamburger Tage im November 1391 von den mecklenburgischen um Beteiligung an denselben ersucht worden, gingen jedoch aus ihrer Zurückhaltung nicht heraus, da sowohl ihre Auseinandersetzung mit Flandern sich nicht mit der erwarteten Schnelligkeit vollzog, wie auch die Aufmerksamkeit der wendischen Städte gerade lebhaft durch einen Verfassungskonflikt in Stralsund in Anspruch genommen war. Auch in Wordingborg schieden die Gegner ohne Eintracht. Ein Versuch der Königin, durch direkte Verständigung mit Albrecht selbst zu ihrem Ziele zu kommen, scheiterte an der Weigerung Mecklenburgs, den von der Königin eingeschickten, angeblich von König Albrecht genehmigten Vertragsentwurf gutzuheißen.

Somit trat wieder Kriegszustand ein. Margrethe hatte die kriegerische Energie Mecklenburgs unterschätzt. Wieder wurden seine Häfen den Vitalienbrüdern geöffnet, wieder die Neutralen vor dem Verkehr mit dem Norden gewarnt. Nicht mit Unrecht

---

[1]) Daenell, Hanse, S. 83, dagegen Koppmann i. Städtechron. 26 S. 42 Anm. 4, Girgensohn, Die skand. Pol. der Hanse, S. 108.

[2]) Korner, hg. von Schwalm, S. 336 Anm. 1.

warfen die Mecklenburger die Schuld an der Fortdauer des Krieges auf Margrethes Ländergier und Unersättlichkeit.

In weit höherem Grade schien es jetzt für die neutralen Mächte notwendig, Vorkehrungen zum Schutze ihres Seehandels vor den mecklenburgischen Kapern zu treffen. Schon wurde die lübische Bürgerschaft unwillig, daß der Rat bisher zu ihrem Schaden alle Schutzmaßregeln unterlassen hatte.[1]) Zur Zeit der Herbstfischerei 1392 plünderten die Vitalienbrüder im Sunde unterschiedslos dänische, preußische, lübische und andere Fahrzeuge. Kurz darauf erschienen sie in Stärke von 1500 Mann plündernd an den livländischen Küsten, ja um Ostern 1393 mit acht Schiffen und 900 schwergerüsteten Schützen zum erstenmal in der Nordsee; König Erich bot gegen sie im März die Norweger nach Opslo zum Schutze der Südküste auf; jene aber warfen sich in keckem Handstreich auf Bergen und plünderten es am 22. April.[2]) Andererseits suchte auch Margrethe seit 1392 mit Eifer sich zur See wehrhaft zu machen. Mit England schloß sie am 20. April 1393 einen Freundschaftsvertrag, der ihr die Erlaubnis gab, in Lynn drei große englische Kriegsschiffe mit Zubehör und Mannschaft gegen Mecklenburg zu mieten.[3])

Mit Bezugnahme auf die drohender gewordene Lage und auf die wachsenden Schädigungen schlug Lübeck Ende August 1392 den anderen Städten vor, die Fahrt in der Ostsee und nach der Nordsee künftig nur in Flotten von möglichster Stärke anzutreten. Aber erst auf dem Hansetage in Lübeck am 1. Mai 1393, nachdem der neutrale Seehandel weitere schwere Verluste erlitten hatte, wurde dieser Vorschlag zum Beschlusse erhoben. Holland stellte den Verkehr nach dem Norden und Preußen zeitweise völlig ein. Später versah der Graf seine Ostseeflotten mit Empfehlungsschreiben an die Kriegführenden. Da die mecklenburgischen Kaper darauf keine Rücksicht nahmen, ergriff er für Margrethe Partei und verfügte Vergeltungsmaßregeln gegen Angehörige Mecklenburgs. Dagegen nahmen die preußischen Schiffer immer augenfälliger gegen

---

[1]) Lüb. UB. V n. 188 Abschn. 2, vgl. Städtechron. 26 S. 396 § 2.

[2]) Diplom. Norveg. II n. 535, Hans. Gesch. Qu. VI n. 322 § 19, Girgensohn, Skand. Polit. der Hanse, S. 124.

[3]) Hans. UB. V n. 95, Rymer, Födera (Haager Ausg.) III p. IV S. 85f., doch vgl. Schädigungen von Engländern durch Dänen bei Walsingham in Script. rer. Brittan. 28, 1. II. S. 217 zu 1395.

Dänemark eine herausfordernde Haltung an. Im April 1393, als die Kriegführenden wieder vergeblich in Helsingborg tagten, glaubten die Mecklenburger den Dänen geradezu schon mit der feindseligen Stimmung der Preußen drohen zu können. Mit erbarmungsloser Grausamkeit bekämpften sich Seeräuber und Kauffahrer. Pardon wurde nicht gegeben, auch den adligen Räubern nicht, die man im Seeräuberschiff mitantraf. Gefangene Feinde wurden von den Vitalienbrüdern meist ohne Umstände ins Meer geworfen. Städtische Expeditionen dagegen führten ihre Menschenbeute wohl häufiger zur Hinrichtung in die Heimat, so die Stralsunder unter Karsten Sarnow 1391 ihrer 100 mecklenburgische Räuber, auch adlige darunter, in Tonnen verpackt, wie der lübische Chronist Hermann Korner berichtet. Die Köpfe der Hingerichteten wurden auf Stangen gespießt und am Fluß- oder Meeresufer zur Warnung aufgepflanzt. Das war Seeräuberrecht.[1])

Bald fünf Jahre dauerte nun schon dieser nordische Krieg und furchtbar waren seine volkswirtschaftlichen Wirkungen. Schwersten Schaden taten den gesamten Küstenlandschaften des Nordens die unberechenbaren, wiederholten Anfälle der Vitalienbrüder. Nyköping und Westerås in Schweden, Malmö und Helsingborg in Schonen, Swendborg auf Fünen sanken in Asche, Bergen wurde geplündert, Wisby erobert. Der Handelsverkehr mied den kriegsunsicheren Norden und seine Gewässer. Eine wachsende Preissteigerung der unentbehrlichsten Bedürfnisse, wie des Salzes, wovon der Scheffel in Ostgotland mit 4 M. bezahlt wurde, begann sich lähmend dort fühlbar zu machen.[2]) Unglückliche Witterung verschlimmerte die Lage. Die Ernten schlugen fehl, schon 1388/89 herrschte in Preußen und noch mehr in anderen Ostseeländern Teuerung; die Getreideausfuhr mußte vom Hochmeister verboten werden.[3]) Dürre und Nordwind ließen 1391 den Ernteausfall im ganzen Ostseegebiet noch viel trauriger werden. Auch die Truppen bei Stockholm litten Hunger.[4]) Schwer aber lastete auch auf den Trägern des

---

[1]) Städtechron. 26 S. 41, 62, HR. 1. IV n. 217 § 28, Korner, a. a. O. S. 339 § 1054, Hamb. Chroniken, hgg. v. Lappenberg, S. 242, Fock, Rügensch-pommersche Geschichten IV, S. 77 f.

[2]) Script. rer. Suecic. I, S. 30 zu 1392.

[3]) Script. rer. Prussic. III S. 158 u. Anm. 3. Der Scheffel Roggen galt 10—15 s., aber nach der Ernte von 1389 nur 3 s.

[4]) Script. rer. Prussic. III S. 170.

nordischen Außenhandels, den wendischen Städten, die allgemeine Stockung und Unsicherheit. Der Fang und Vertrieb des Herings verminderte sich stark unter dem Zwang der Lage, nicht erst infolge von Handelsverboten. Schon im Frühjahr 1392 war er nur schwer zu kaufen.[1]) In Magdeburg, so berichtet die dortige Schöppenchronik zum Jahre 1395, war während der letzten vier Jahre teure Zeit an Korn, Hering und allerlei Kaufmannschaft infolge des nordischen Krieges.[2]) Im Ordenslande Preußen wurde ebenfalls schon 1391 die Verminderung des Heringsfangs unbehaglich empfunden. Die Last Heringe, die in normalen Jahren in diesem Zeitraum etwa 8 M. lüb. galt, hatte nun dort einen Preis von 36 M. lüb.[3]) Wie weithin aber die Wirkung des großen Kriegs in bezug auf dies auch für Binneneuropa so wichtige Volksnahrungsmittel gespürt wurde, lehrt die Angabe einer so gut beobachtenden Quelle, wie es die Limburger Chronik ist. Hier im westlichen Mitteldeutschland, wo die große Flußverkehrsstraße des Rheins zusammentraf mit dem von Lübeck über Lüneburg und Göttingen nach Frankfurt führenden Wege, empfand man sehr schmerzlich die enorme Preissteigerung des Ostseeherings, der hier sogar 81 M. lüb. die Last kostete, und wußte man ebenfalls die Ursache derselben, den nordischen Krieg, sehr wohl.[4])

Voll gespannter Erwartung hingen alle Blicke an den Gegnern, die unnachgiebig einander gegenüberstanden. Da traten endlich 1393 die Hansestädte als Vermittler zwischen die ringenden Mächte.

Der Tod des jungen Olaf im Jahre 1387 war auch für die Hanse ein bedeutsames Ereignis. Schon seit 1380 waren ihre Handelsrechte in Norwegen unbestätigt und Mißachtungen ausgesetzt gewesen. Nun entbehrte auch ihr Handel mit Dänemark und Schonen seiner Rechtsgrundlagen. Und wenn sie sich auch darauf

---

[1]) Hans. UB. V n. 19, Städtechron. 26 S. 51.

[2]) Städtechron. 7 S. 294.

[3]) Script. rer. Prussic. III S. 160. Vgl. Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III S. 98.

[4]) Monum. Germaniae, Deutsche Chron. IV S. 82f. Kp. 157. Hier erwähnt eine Tonne Hering = 9 schwere Gulden; wenn diese Münze dem rheinischen Gulden gleichwertig, so ergibt das, die Last zu 12 Tonnen u. den rhein. Gulden nach einer Angabe von 1389 zu 12 s. lüb., für die Last 108 Gulden oder 81 M. lüb.

versteifte, daß diese Privilegien ihr für ewige Zeiten verliehen seien, so bedurften sie doch bei jedem Thronwechsel nach der allgemeinen Rechtsanschauung einer Bestätigung durch den neuen Herrscher, und das war mehr als eine Formfrage. Der Sturz der Mecklenburger in Schweden entzog ihrem Handel auch dort den Rechtsboden. In allen drei nordischen Ländern, einem Hauptgebiet gerade des wendisch-lübischen Handels, entbehrte so der Verkehr der Städte staatsrechtlicher Sicherung. Wiederholte und mannigfache Klagen und Forderungen, die von den Hansetagen seit 1388 an die Königin gerichtet wurden, legen davon beredtes Zeugnis ab. Namentlich gab die Handhabung des Strandrechts durch die Großen und die Königin den Preußen wieder und wieder Anlaß zu den bittersten Beschwerden und Ausfällen. Neue Verkehrs-, Fischerei-, Zollabgaben auf Schonen, Beeinträchtigungen der Städte in der Ausnutzung ihrer Fitten kamen hinzu. Von einem Entgegenkommen der Königin gegen die Wünsche der Städte aber verlautet nichts.

Denn die Aufmerksamkeit der Städte war aufs stärkste gefesselt in England, Flandern, Holland und Nowgorod. Auch hier galt es, dem Handel seine alten Grundlagen zu sichern. In einmütigem Zusammenhalten, in nachdrucksvollem Vorgehen Zug um Zug erreichten sie ihr Ziel in England 1388, in Flandern und Nowgorod 1392. Auch der Verfassungskampf in einem so angesehenen, in den politischen Beziehungen zum Norden nächst Lübeck wichtigsten Bundesmitgliede, wie Stralsund, war zur selben Zeit, erfolglos für die Elemente des Umsturzes, beendet worden. Nun erst wagte die Hanse, die erfolgreiche Einmütigkeit, die ihr im Westen den Sieg errungen hatte, und den großen moralischen Eindruck, den die Demütigung Flanderns überall machte, zur Friedensstiftung auch im Norden zu verwerten. Daß die Hanse selbst eine Schwenkung der Front von den wendischen Städten erwartete, erhellt aus der Haltung der westlichen Genossinnen.[1]) Süderseeische, holländische und seeländische Städte waren seit dem Sommer 1386, seitdem die wendischen zugunsten dringenderer Aufgaben ihre Interessen im Norden bis auf weiteres zurückgestellt hatten, nicht mehr auf Hansetagen erschienen. Auf der hansischen Maiversammlung 1393 waren sie zum ersten Male wieder vertreten, um fortan für eine Reihe von Jahren, solange die nordischen Fragen wieder im Vorder-

---

[1]) Vgl. zum folgenden Daenell, Hanse, S. 94ff.

grunde der hansischen Tätigkeit standen, rege Teilnehmer der hansischen Tagfahrten zu sein.

Am 22. Juli 1393 verbot der Hansetag zu Lübeck auf Vorschlag Rostocks und Wismars die bevorstehende Schonenfahrt, doch gestattete er den Dänen, Hering zum Verkauf in die Hansestädte zu bringen. Zugleich bot er den streitenden Mächten die Vermittlung der Hanse an. Beide entgegneten mit Einladungen an die Städte zu den untereinander für den September nach Falsterbo verabredeten Verhandlungen. Vor der erwachenden Energie der Städte wich die Königin zurück. Der Verlust der schonischen Zolleinnahmen infolge der Einstellung der Schonenfahrt war ein harter Schlag für sie. Auch mochte sie endlich einsehen, daß ihre kriegerischen Kräfte sich nutzlos verbrauchten und sich zu erschöpfen begannen, daß weder die Gewinnung Stockholms noch die Niederwerfung Mecklenburgs zu erhoffen war. Auch der Preis, den die Hanse für ihre Tätigkeit in Rechnung stellen würde, konnte ihr nicht unbekannt sein: die Bestätigung ihrer Privilegien in Dänemark-Schonen, Norwegen und Schweden.

Die ersten Verhandlungen, die unter vermittelnder Teilnahme wendischer und preußischer Städte sowie Kampens im September und Oktober 1393 in Falsterbo geführt wurden, brachten noch durchaus keine Klärung in die Lage. Zwar Herzog Johann II. unterwarf sich sofort der Entscheidung der Hanse, Margrethe aber nur bedingungsweise: „al des se mit eren don mochte". Da wiesen die Vermittler einen Weg: König Albrecht sollte auf zwei bis drei Jahre in Freiheit gesetzt, Stockholm vier von beiden Parteien aus ihren Räten zu wählenden Personen in Verwahrung gegeben werden; einigten sich beide während dieser Frist nicht, so sollte entweder Albrecht in die Gefangenschaft zurückkehren und Stockholm dann wieder an Mecklenburg, oder wenn Albrecht dies nicht tue, an die Königin fallen. Aber wie hätte die Verwaltung der Stadt durch die vier Räte geregelt werden sollen? Herzog Johann tat den natürlichsten Vorschlag, die Stadt den Vermittlern, den Hansestädten, zu überantworten, von ihnen die Ausführung aller beiderseitigen Verpflichtungen gewährleisten zu lassen. Jedoch die Königin suchte Aufschub, denn jener Vorschlag nahm ihr die Aussicht, den über Mecklenburg gewonnenen Erfolg bis zum äußersten auszunutzen. Noch einmal griff sie zu den Waffen. Im Vertrauen auf das feste Eis des nordischen Winters unternahm sie

einen großen Angriff auf Stockholm. Umsonst, denn auch Mecklenburg raffte sich zu einer verzweifelten Kraftanspannung auf. Wider Erwarten der Dänen brach das Eis in den Schären, das die mecklenburgische Proviant- und Unterstützungsflotte, die aus dem Wismarer Tief hinaufgeeilt war, gefesselt hatte, durch Tauwetter auf, und die acht großen Schiffe erzwangen sich in heißem Kampf mit den Belagerern die Einfahrt in den Hafen. Die Hoffnung, Stockholm zu erobern, mußte Margrethe nun aufgeben.

Die Verschleppungspolitik der Königin und die unablässigen Schädigungen des Handels erbitterten die Städte aufs äußerste. Der Hansetag, welcher im März 1394 in Lübeck, besandt von wendischen, pommerschen, preußischen, livländischen und westlichen Seestädten, von Herzog Johann und Boten Rostocks und Wismars, stattfand, schlug eine gewaltige Flottenrüstung vor. 36 Koggen und 4 Rheinschiffe, dazu die nötigen Schuten und Schnicken, mit insgesamt 3500 Mann Besatzung sollten sich im Sunde nach Pfingsten vereinigen, die Flotte der Nordseestädte als Schutz für die aus dem Westen nach der Ostsee bestimmten hansischen Handelsschiffe, die Ostseeflotte für die nach Flandern und England segelnden. Unzweifelhaft waren Lübeck und Stralsund die Antragsteller, und Großes bezweckten sie mit dem Plane. Den mecklenburgischen Seeräubern konnte er ebensowohl gelten, wie eine drohende Demonstration gegen die Königin beabsichtigen, mit der man einen neuen Schiedstag im Sunde für den 24. Juni verabredet hatte.

Aber auch im Hinblick auf den Orden war der Rüstungsplan bedeutsam. Am 30. November 1393, vier Monate nach dem Ableben des schlaffen Konrad von Wallenrod, hatte der energische Großkomtur Konrad von Jungingen den hochmeisterlichen Stuhl bestiegen. Schnell schien der neue Meister mit der bisher von der Ordenspolitik beobachteten Zurückhaltung ein Ende machen zu wollen. Ende Dezember schlug er seinen Städten ein Bündnis mit Mecklenburg vor, um von Dänemark den so oft vergeblich geforderten Schadenersatz zu erzwingen, sowie eine Inpfandnahme Stockholms von Mecklenburg und die Auslegung des Lösegelds für König Albrecht; aber auch die Möglichkeit faßte er ins Auge, daß die wendischen Städte diesen Zielen hindernd in den Weg treten würden. Wohlbewußt war sich Jungingen des Neuen und Unerhörten, das er plante. Seine Städte aber stellte er damit vor die schwie-

rigsten Fragen, entweder den Leitsatz ihrer Politik, die unter allen Umständen die Vermeidung kriegerischer Verwicklungen forderte, aufzugeben, oder sich den Wünschen ihres Landesherrn zu widersetzen. Sie wählten beides. Die Versuche des Meisters, sie von der Politik der Hanse zu trennen, lehnten sie rundweg ab und brachten damit seinen ersten Plan, Einfluß auf die Regelung der nordischen Frage zu gewinnen, zu Falle. Aber sie taten noch mehr. Denn besorgt vor der drohenden hansischen Seerüstung und hoffnungsvoll gemacht durch die Absichten des Hochmeisters suchte sich Mecklenburg ihm im Mai 1394 in die Arme zu werfen. Kriegshilfe, Übernahme der Vermittelung, Abhaltung der preußischen Städte vom Beitritt zur großen Seewehr begehrte es vom Orden. Unfroh ward die mecklenburgische Gesandtschaft von den preußischen Städten begrüßt, weil sie kam, Zwietracht innerhalb der Hanse zu säen. In Danzig mußte sie von der Ordensbehörde und vom Rate vor Tätlichkeiten der Bürger geschützt werden. Doch erreichte Mecklenburg in lebhaften Verhandlungen, daß der Hochmeister wenigstens die Beteiligung an dem bevorstehenden Schiedstage durch eigene Boten des Ordens zusagte, und daß die preußischen Städte, wenn sie auch die weitergehenden Werbungen Mecklenburgs zum Scheitern brachten, doch für ratsamer hielten, ihre Teilnahme an der großen Seewehr aufzugeben.

Diese brachten sie dadurch allerdings zu Falle. Nur Kampen und die livländischen Städte verharrten an der Seite Lübecks und Stralsunds, und diese beiden Städte erhöhten, um den Ausfall an Wehrkraft zu decken, ihre eigene Rüstung. Mit imposantester Entfaltung seiner eigenen Seemacht gedachte Lübeck seine Ratsboten zu dem Schiedstage in den Sund zu senden. Aber schließlich waren es doch zur Entrüstung der lübischen Bürgerschaft statt der mit ihr vom Rate vereinbarten zehn Kriegsschiffe nur vier, die im Juli die lübischen Boten nach Helsingborg geleiteten, während die andern Schiffe untätig im Hafen lagen und der Kaufmann weiteren Beraubungen auf See ausgesetzt blieb.[1]) In Helsingborg äußerte sich denn auch der Übermut der Dänen in blutiger Tat. Bei einer Schlägerei zwischen Dänen und Deutschen wurde einer der Hauptunterhändler, der hochverdiente Stralsunder Bürgermeister

---

[1]) Städtechron. 26 S. 394, Lüb. UB. V n. 188, Daenell, Gesch. der Hanse, S. 114 u. Anm. 3.

Gregor Schwerting, als er Frieden stiften wollte, von einem Dänen erschlagen. Doch gelang es den Städteboten in Helsingborg, die Königin einen weitern Schritt zurückzudrängen und zur Anerkennung der Hansestädte als künftiger Pfandherren Stockholms zu bewegen. Meklenburg war durch den Ausfall der Verhandlungen befriedigt, und so konnten die Städte wagen, noch für diesen Herbst die Schonenfahrt wieder freizugeben. Als aber in Helsingborg die preußischen Boten der Königin die oft schon von preußischer Seite erhobenen Klagen über fortdauernde Schädigungen der Ihrigen in dänischen Gewässern und an dänischen Küsten wieder vortrugen und Befriedigung forderten, wurden sie von ihr kurz abgewiesen: „sy hadde ze dar umme nicht geladen".[1])

Zum Vollzug der Vertragsentwürfe war in Helsingborg eine Tagfahrt nach Alholm auf den 1. November anberaumt worden. Sofort hatte Mecklenburg abermals eine Gesandtschaft nach Preußen geschickt, den Rostocker Ratsnotar Konrad Römer, der dringend und erfolgreich um Besendung der neuen Tagfahrt warb, da Mecklenburg sich von den Preußen des meisten Wohlwollens versehe und Stockholm niemandem lieber in Pfand gebe als ihnen.[2]) Jedoch die Boten, die daraufhin der Orden und seine Städte entsandten, wurden unterwegs von Herzog Wartislaw von Stolp gefangen, dadurch die Abhaltung der Alholmer Tagfahrt vereitelt und dieselbe auf den 23. April 1395 nach Skanör-Falsterbo verlegt. Dort kamen im Mai zusammen Herzog Johann mit seinen Räten, Königin Margrethe mit den ihrigen, Gesandte des Hochmeisters, die auch für Reval mitbevollmächtigt waren, und Boten von Danzig, Thorn, Elbing, Lübeck und Stralsund, an ihrer Spitze Heinrich Westhof und Wulf Wulflam. Die Versammlung wurde nach dem Lindholm verlegt. Bis zum 17. Juni wurde sie über die Stillstandsbedingungen auf der Grundlage der in Helsingborg 1394 getroffenen Verabredungen einig: Auf drei Jahre, bis zum 29. September 1398, sollte König Albrecht nebst seinen Mitgefangenen in Freiheit gesetzt werden,

[1]) Der Schaden der Preußen durch die Dänen betrug nach HR. 1. IV n. 154 § 3—6, 185 § 9, 10, wozu n. 236 IV § 15, 290 § 7, über 80000 M. preuß. (1 M. preuß. nach n. 154 § 4 = 1/4 ℔ grote). Der Schaden der Livländer durch die Mecklenburger betrug nach n. 640 bis Anfang 1394 über 22000 M. lübisch; das war aber nur ein Teil.

[2]) Vgl. den von Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 106ff. veröffentlichten Bericht K. Römers.

mit Ablauf dieser Frist entweder 60000 M. Silber in lübischer Münze bezahlen oder mit den Seinen in die Gefangenschaft zurückkehren oder Stockholm der Königin überliefern; diese Stadt sollte derweile von den Bürgen des Königs und der Verträge, den sieben Städten Lübeck, Stralsund, Greifswald, Thorn, Elbing, Danzig und Reval, in Verwahrung genommen werden. Rostock, Wismar und Stockholm, die drei Hauptstädte Mecklenburgs, traten der Bürgschaft bei. Die mecklenburgischen Ansprüche an die schwedische Krone aber blieben in Kraft, und Wisby, das die Mecklenburger erobert und seit 1394 zu einem Hauptstützpunkt ihrer Seeunternehmungen gemacht hatten, blieb in ihren Händen, während im übrigen die Insel Gotland der Königin zugesprochen wurde.

Viel Mühe und diplomatisches Geschick hatten die Städteboten aufwenden müssen, ehe Margrethe diesen Vertrag genehmigte, der doch in vier wesentlichsten Punkten hinter dem zurückblieb, was sie 1389—1393 zu erreichen gehofft hatte, d. h. ehe die Städte die Vermittlung übernahmen. Unter dem Einflusse der Stimmung seiner Bürgerschaft und der allgemeinen Meinung hatte der lübische Rat in diesem Jahre größern Nachdruck entfaltet; die gewaltige Rüstung von 20 Koggen, die Lübeck im Juni auslaufen ließ und die in der Erinnerung der Bürger als „die große Wehr“ fortlebte, war wohl auch bestimmt, noch einen letzten Druck auf die Entschließungen der Königin auszuüben, wie es schon 1394 hätte geschehen sein sollen.[1])

Am 31. August 1395 wurde Stockholm von Herzog Johann den städtischen Kontingenten übergeben. Rat und Gemeinde leisteten den sieben Städten die Pfandhuldigung. Die Besatzung bestand aus 140 Mann, in deren Gestellung und Unterhalt sich die drei wendischen Städte einer-, die preußischen und Reval andererseits teilten. Der Hauptmann der lübischen Truppe war der nachmals so berühmt gewordene Jordan Pleskow.[2])

Am 26. September 1395 fand in Helsingborg in glänzender Zusammenkunft der allerseits Bevollmächtigten die Auswechselung der besiegelten Verträge statt. Nun endlich stand der Freilassung

---

[1]) Lüb. UB. V n. 188, Städtechron. 26 S. 394 § 3, vgl. Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 124 u. Anm. 1.

[2]) Über die Besetzung Stockholms während der drei Jahre in ihren Einzelheiten vgl. Daenell, Gesch. d. Hanse, Beilage S. 194 ff.

König Albrechts aus der fast sechs Jahre lang erlittenen Gefangenschaft nichts mehr im Wege.

Der Kriegszustand war beseitigt. Die gestörten Handelsverbindungen der Städte konnten wieder geordnet und belebt werden. In der Besetzung Stockholms gewährleisteten die Hansestädte den Frieden der Mächte für die nächsten drei Jahre und besaßen sie zugleich das Unterpfand, um die endgültige Bestätigung ihrer nordischen Privilegien zu erreichen, zunächst aber Rücksichtnahme auf dieselben mit mehr Nachdruck begehren zu können. Daß sie deren urkundliche Bekräftigung nicht schon im Anschlusse an die Regelung der mecklenburgisch-dänischen Frage forderten, beweist ihr diplomatisches Verständnis; der Bogen durfte nicht überspannt werden. Sie hatten es verhindert — wendische und preußische Städte gemeinsam —, daß der Orden Einfluß auf die hansische Politik und den neuen Pfandbesitz gewann.[1]) Sie hatten sich als die ausschlaggebende Macht unter den Ostseemächten wieder bewährt, seitdem sie 1393 sich der Bearbeitung dieses Feldes ihrer politischen und handelspolitischen Interessen wieder unterzogen hatten. Wieder hielten die Städte 1395—1398 die Entscheidung über die Machtverhältnisse der Ostseestaaten in ihrer Hand, eine Stellung, die kaum minder bedeutend und eindrucksvoll ist, als die Periode ihrer Stellung am Sunde von 1370—1385. Die Wunden zu heilen, die ein mehr als sechsjähriger Krieg ihrem Handel in den verschiedenen Richtungen, besonders im Norden selbst geschlagen hatte, die volle Sicherheit des Seeverkehrs wiederherzustellen durch eine Säuberung der Meere von den Seeräubern, das mußte für die Städte die Sorge der nächsten Zukunft sein.

Der Abschluß des Stillstands nahm den Seeräubern ihre Daseinsberechtigung. Nach den Vereinbarungen der Städte mit beiden Parteien in Falsterbo-Lindholm sollte bis zum 25. Juli die Einberufung der Auslieger erfolgen. Aber ganze Scharen derselben zogen es vor, andere Schauplätze der Tätigkeit zu suchen, räumten die Ostsee und nisteten sich in den friesischen Küstenlandschaften ein, wo sie in den inneren Fehden, die nur selten ruhten,

[1]) Anders hier wie auch sonst über den Einfluß des Ordens auf den Gang der Ereignisse Girgensohn, Die skand. Pol. d. Hanse, passim, bes. S. 183 u. Anm.

und in dem holländisch-friesischen Kriege, der eben begann, allen Parteien als Helfer sehr willkommen waren. Auch hier aber waren sie eine dauernde Bedrohung für den hansischen Seeverkehr nach dem Westen. Im Herbste 1395 warfen sie sich abermals auf Bergen, und diesmal entging auch die hansische Niederlassung nicht der Verwüstung, weil ihre Mitglieder in Verbindung mit den Bergener Bürgern die Räuber hatten abwehren wollen. Aber auch in der Ostsee blieben große Schwärme. Nur wichen sie, da Mecklenburg ihnen den Rückhalt entziehen mußte, aus den belebtesten südlichen Meeresteilen zurück in die schützenden Insel- und Schärengewässer zwischen Finnland und Schweden, wo sie bei den dortigen Großen mecklenburgischer Parteifarbe gesicherte Aufnahme fanden. Der Pfandbesitz Stockholm und der Seeverkehr in der nördlichen Ostsee blieben von ihnen beunruhigt.

Zum großen Ärger der lübischen Bürgerschaft hatte die gewaltige Flotte von 20 Friedekoggen 1395 im Gegensatze zu den Stralsunder Schiffen erfolglos bis in den Oktober in der See gekreuzt. Für 1396 kam eine Befriedung der Ostsee durch Lübeck, Stralsund, Kampen und die preußischen Städte mit 11 Schiffen und 1000 Mann zustande.[1] Die Handelsschiffe aber fuhren nach strengen Bestimmungen in Flotten vereinigt. Die so naheliegende Verbindung der Städte mit der Königin zu gemeinsamer Befriedung des Meeres aber wurde vereitelt durch die Weigerung des Ordens und seiner preußischen Städte. So gingen beide Mächte gesondert vor; auch die Königin bot ihre Untertanen zum Schutz ihrer Küsten und des Kaufmanns auf. Zwei dieser nordischen Friedeschiffe, die von Kalmar ausgelaufen waren, fielen im Juli 1396 bei Gotland der lübisch-preußischen Friedeflotte, die von Hela gekommen war, in die Hände. Es waren charakteristische Vorgänge, die sich dabei und im Anschlusse daran abspielten! Die erbitterten Preußen stürzten sich sofort auf die Nordländer und erklärten sie für die gesuchten Seeräuber. Erst nach heftigem Wortwechsel, der bis zu Tätlichkeiten ausartete und wiederholt den Lübeckern die Schmähung als Dänen und Dänenfreunde eintrug, — „gi van Lubeke, gi zynt Densch! Sla doet de vorreder van Lubeke, wente ze hebben den Denschen got! Gi holdent mit

[1]) Dies ist die i. Städtechron. 26 S. 394 § 4 zu 1397 berichtete Seewehr, vgl. HR. 1. IV n. 375 die Übereinstimmung der Namen der Führer.

den Denen unde syn unser rechte vorreders“![1]) — gelang es den Preußen, die zaudernden Lübecker zur Teilnahme am Kampfe zu reizen. Die Schiffe wurden verbrannt, die Mannschaft nach Wisby geführt, hier in unordentlichem und übereiltem Verfahren von den Mitgliedern der Flotte und den anwesenden preußischen, holländischen und Dortmunder Kaufleuten für Seeräuber erklärt und — gegen 80 Mann, Ritter, Knappen, Ratsherren und Bürger von Kalmar — über Bord in die See geworfen. Dann nahm die Flotte ihren Weg über Bornholm, Moen, Hiddensö, Warnemünde, Golwitz, Lübeck, Dragör, an der schonischen Küste entlang bis Sömmershavn und wieder über Bornholm nach Wisby. Die Aufregung im Norden, als die Tat bekannt wurde, war groß. Der Hochmeister zog sich mit Hinweis auf die Doppelstellung seiner Städte aus der peinlichen Angelegenheit und erklärte die Hanse für einzig und allein verantwortlich. Aber eine Trübung des Verhältnisses zwischen der Königin und den Städten trat gleichwohl nicht ein. Die Königin wußte, eifrig beschäftigt mit der Verwirklichung ihrer großen skandinavischen Pläne, das gute Einvernehmen mit den Städten ganz besonders damals zu schätzen.

Ereignisse, die bis hoch ins 16. Jahrhundert hinein für die drei skandinavischen Völker wie für das gesamte Verhältnis der Ostseemächte, auch für die Stellung der Hanse und Lübecks von hervorragender Bedeutung geworden sind, wurden im Norden vollzogen. Im Januar 1396 ließ Margrethe ihren Großneffen Erich von den Dänen, im Juni auch von den Schweden zum Könige wählen. Jedoch blieb sie selbst die ausschlaggebende Persönlichkeit in der Lenkung des Reichs und seiner Politik. Ihr nächstes Ziel war, die neue Personalunion der drei Völker nach Inhalt, Form und Umfang staatsrechtlich festzulegen. Im Anschluß an Erichs Krönung zum Schwedenkönige verhandelte sie darüber mit Räten der drei Reiche seit dem 17. Juni 1397 in Kalmar. Das Ergebnis langwieriger Beratungen war das auf uns gekommene Dokument vom 20. Juli.[2]) Es besagte die Herstellung einer ewigen Vereinigung der drei Völker unter einem von allen drei

---

[1]) HR. 1. IV n. 552 § 3, 6, 9. Doch ist es vielleicht zu beachten, daß diese Vorwürfe angeführt sind in der lübischen Rechtfertigungsschrift für Margrethe.

[2]) Zum Datum vgl. Rydberg, Traktater, II S. 563 Anm. *.

Reichen zu erwählenden Oberhaupte zu gemeinsamer gegenseitiger Hilfeleistung, einheitlicher äußerer Politik und gemeinschaftlicher Aufrechterhaltung des Landfriedens. Jedem Reiche blieb sein besonderes Recht ausdrücklich vorbehalten. Dies Ergebnis der Beratungen aber bedeutete keineswegs die sichere Grundlage einer bleibenden Union. Mit der Bestimmung über die Wählbarkeit des Herrschers majorisierten Schweden und Dänen das Erbreich Norwegen. Kein norwegischer Reichsrat untersiegelte denn auch das Dokument. Welche Dauer aber war andrerseits der Union in Aussicht gestellt, wenn sie schon in der zweiten Generation durch Zwiespalt über die Person des gemeinsamen Herrschers in Frage gestellt werden konnte? Der wesentlichste Punkt der Unionsbegründung nach Margrethes Idee, die dauernde Vereinigung des Nordens durch einheitliche Regelung der Nachfolge, war nicht erreicht. Unbefriedigt ließ die Königin es bei dem Entwurf bewenden.[1] Auch in dieser Sache mochte sie hoffen, bei späterer Gelegenheit mit besserem Erfolge auf ihre Pläne zurückzukommen. Viel wesentlicher war es, daß sie praktisch die Union ihren Völkern selbstverständlich zu machen wußte.

Keinerlei Eingriff anderer Mächte hatte die Königin in ihren großskandinavischen Plänen gestört. Der deutsche Orden war durch die Feindschaft Polens und in Livland durch den Kampf mit den geistlichen Stiftern Riga und Dorpat um die seit lange streitige Frage der Oberhoheit über sie bis 1397 stark in Anspruch genommen. Die Hanse stand unter Leitung Lübecks in wohlwollender Neutralität der Königin gegenüber. Schweigend gingen die hansischen Tagfahrten dieser Jahre über die im Norden sich vollziehenden Veränderungen hinweg.

Dagegen beantwortete Mecklenburg die Verletzung seiner Ansprüche auf Schweden mit Krieg. Aber wie wollte es einen Krieg mit Aussicht auf Erfolg führen, da das Land erschöpft war, da Albrecht sich bei der Hanse und selbst bei dem oft von seinen Vertretern umworbenen Orden allen politischen Kredit durch seine Umtriebe gegen Lübeck, Hamburg und Lüneburg in ihrem Kampf gegen die Herzöge von Lüneburg 1396 und 1397 und durch die Beteiligung mecklenburgischer Fürsten und Vitalienbrüder am Kampf

[1]) Vgl. Erslev, Dronning Margrethe, S. 230ff., u. Rydberg, Traktater, II S. 567ff. über die Begründung der Union.

gegen den Orden in Livland[1]) verdorben hatte? Dazu kam zum Überfluß noch, daß ungehindert in Wisby, im Norden der Ostsee, in allen mecklenburgischen Häfen die Vitalienbrüder wieder ein- und ausfahren durften. Die Ablenkung Lübecks und des Ordens von der See aber gab Mecklenburg Freiheit zu handeln. Der junge Erich, der Sohn des gewesenen Schwedenkönigs, ging nach Wisby, eroberte die ganze Insel und sammelte von allen Seiten die Vitalienbrüder. Aber ein Überrumpelungsversuch Stockholms mit einer Flotte von 42 Fahrzeugen und 1200 Mann mißglückte Ende Juni 1397. Kaum einen Monat danach starb „König" Erich, und nun begannen die sich selbst überlassenen Vitalienbrüder wieder in entsetzlicher Zügellosigkeit zu hausen. Unfähig waren König Albrecht und Herzog Johann sie zu lenken. Als es dem Orden 1397 gelang, die Vitalienbrüder wieder aus Livland zu entfernen, als diese teils auf Gotland, teils bei den Wolgaster und Stettiner Herzögen im Neuen Tief und in der Peene Aufnahme fanden, sahen die Hanse und der Orden dank der ruhestörenden Tätigkeit Mecklenburgs von allen Seiten wieder ihren Handelsfrieden zur See aufs schwerste gefährdet. Aber auch jetzt scheiterte ein Zusammengehen der nordischen und hansischen Macht zur Befriedung der See an dem unüberwindlichen Mißtrauen der preußischen Städte gegen die Königin. In Verbindung mit dem Hochmeister sandten diese im Hochsommer 1397 ihre Friedekoggen in die Schlupfwinkel der pommerschen Küste und übten blutige Vergeltung an den Räubern für erlittene Verluste. Immer eindringlicher forderten die Zustände auf der Ostsee ein radikales Eingreifen der interessierten Mächte.

Näher und näher aber rückte die Entscheidung über das Schicksal Stockholms. Am 12. April 1398 vereinigte ein Hansetag in Lübeck wendische, pommersche, preußische, livländische und sächsische Städte. Die süderseeischen hatten wegen allgemeiner Bedrohung durch die Vitalienbrüder der Nordsee die Besendung ablehnen müssen. Die Versammlung schlug der Königin, mit der Wulf Wulflam schon im Herbste 1397 im Auftrage der Städte deswegen verhandelt hatte, eine Tagfahrt auf den 24. Juni in Kopenhagen vor. Als Gegenstände der Beratung beschloß sie: die

---

[1]) Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 180 ff., 134 ff., Erslev, Margrethe, S. 206 f. Der junge Albrecht von Mecklenburg war schon Ende 1395 in Dorpat, vgl. Hans. UB. V n. 214.

endliche Feststellung eines angemessenen Bergelohns für schiffbrüchige Güter in den drei Reichen, die Befriedigung der städtischen Schadenersatzansprüche, die Erledigung des Kalmarer Streitfalls und die Bestätigung der nordischen Privilegien der Hanse.[1]) König Albrecht wurde von den Städten wiederholt ersucht, sich rechtzeitig, d. h. nach dem Lindholmer Vertrage bis zum 2. Juni zu erklären, welche der in demselben gestellten Bedingungen er erfüllen werde. Das war jedoch noch nicht geschehen, als am 1. August 1398 die Vertreter von Thorn, Elbing, Danzig, Dorpat, Greifswald, Stettin, Stralsund und Lübeck und des Ordens in Kopenhagen zusammentraten.

Die Versammlung stand unter dem Eindruck einer ganz neuen Wendung im Kampf der Mächte um die Ostseeherrschaft. Denn kurz nach Mitte März 1398 war eine in aller Stille schnell, aber trefflich gerüstete Ordensflotte von Danzig her vor Gotland erschienen, hatte ein Kriegsheer und Belagerungsgeschütze gelandet, am 5. April Wisby zur Kapitulation gezwungen, und schnell waren die anderen Raubnester der Insel gefallen. Der Hochmeister besetzte, was Margrethe als ihr Eigen und als ein Erbe ihres Vaters ansprach. Es mußte ihm gerade jetzt von höchstem Werte sein, daß Stockholm nicht in Margrethes Hände überging, und wie 1385 gegenüber den Sundschlössern waren die preußischen Städte sehr geneigt, der Herausgabe der Festung Schwierigkeiten in den Weg zu legen, fügten sich aber auch diesmal schließlich dem Willen der wendischen Städte.

Margrethe schob natürlich sofort die Stockholmer Frage in den Vordergrund der Verhandlungen. Mit Mühe setzten die Städteboten einen Aufschub bis zum 25. August durch, um Albrechts endgültige Entscheidung durch Wulf Wulflam einzuholen, ob er bis zum 29. September das Lösegeld in Helsingborg bezahle oder andernfalls in die Auslieferung Stockholms an die Königin willige. König Albrecht bat die Städte durch ihren Boten, sein Bestes wahrzunehmen, so lautete der klägliche Verzicht Mecklenburgs auf den Rest seiner Großmachtspolitik. Da wurden sich die Städteboten in Kopenhagen schnell schlüssig, Stockholm der Königin zu übergeben. Als Gegengabe bestätigte König Erich in drei Urkunden die gesamten Privilegien der deutschen Hanse für Dänemark-Scho-

---

[1]) HR. 1. IV n. 445, 469 § 2.

nen, Norwegen und auch Schweden. Rostock, Wismar und Wisby wurden vom Mitgenusse derselben ausgeschlossen, bis sie sich mit dem Norden auseinandergesetzt hätten. Der Stadt Stockholm und ihrem Kaufmannsstande wurden alle Privilegien in Schweden vertragsmäßig von dem neuen Herrscher bestätigt. Von den andern städtischerseits beschlossenen Beratungsgegenständen wurden nur die Schadenersatzansprüche der Preußen an den Erzbischof von Lund erledigt. Die bekannten Namen Heinrich Westhof und Wulf Wulflam standen an der Spitze der Städteboten; der Gesandte Thorns, Heinrich Hetfelt, ein in den hansischen Verhandlungen dieses Zeitraums ebenfalls hervorragender Mann, starb dort gegen Ende August.

Am 29. September 1398 hielt Margrethe ihren Einzug in Stockholm. Der Kampf um Schweden war beendet. Mit Nachdruck erzwang sie bis zum Frühjahr 1399 nun auch in Nordschweden und Finnland ihrer Herrschaft Anerkennung. Vom Nordkap bis zur Eider, von der Nordsee bis zur Newa gebot nur ein Wille.

Der Erfolg der lübisch-hansischen Diplomatie, der vorsichtig und in langem Zeitraume vorbereitet und schließlich durch das Vorgehen des deutschen Ordens gegen Gotland wahrscheinlich nicht unwesentlich gefördert worden war,[1]) stand doch außer Frage und war etwas wesentlich anderes als der stille, ruhm- und gewinnlose Verzicht auf die schonischen Pfandschlösser 1385. Die Kosten der Verwaltung Stockholms, soweit sie den städtischen Kassen zur Last fielen, waren allerdings hoch, nämlich etwa 24000 M. lübisch, viel höher als die Städte im voraus veranschlagt hatten.[2]) Beide Male hatten die Hansestädte die Möglichkeit besessen, der Ausbreitung der dänischen Macht Schwierigkeiten in den Weg zu legen, beide Male aber sich vor drohenden Verwicklungen der Ostseemächte zurückgezogen. Ausschlaggebend war beide Male die Haltung Lübecks für die Städte gewesen. Gewiß schien die innere politische Lage, namentlich in Lübeck, eine zurückhaltende äußere Politik zu rechtfertigen. Die Behauptung der politischen Machtstellung forderte wachsende Ausgaben, erhöhte die Schulden, nötigte

[1]) Vgl. Stein, Beiträge, S. 76, ders. in der Deutsch. Litt. Ztg. 1898 Spalte 1403.

[2]) Daenell, Gesch. d. Hanse, Beilage, S. 207 ff., vgl. Städtechron. 26 S. 404 § 7.



die Städte zu vermehrter Anspannung der Steuerkraft ihrer Bürger. Mit ernster Sorge schauten die lübischen Staatsmänner vorwärts. Aber dies allein erklärt nicht die Haltung Lübecks und der wendischen Städte in einer von Anfang an so folgenschweren Entwicklung, wie es die allmähliche Begründung der skandinavischen Union war. Die politische Überzeugung der wendischen Staatsmänner mußte hinzukommen, daß unter den gegebenen Verhältnissen das wirtschaftliche und politische Heil der Städte in der Förderung der dänischen Macht zu suchen sei. Leicht war es, diese Überzeugung und die darauf sich gründende politische Freundschaft der lübischen und stralsundischen Staatsmänner mit Margrethe, der wiederholt auch ein privater Charakter nicht fehlte, als persönliche Nachgiebigkeit, als charakterlose Dänenfreundlichkeit, als Verrat an den wahren Interessen der Hanse und der eigenen Städte zu verschreien. Und reichlich geschah dies während des letzten Jahrzehnts von mecklenburgischer und preußischer Seite, aber auch von seiten der eigenen Bürger beider Städte. Diese Überzeugung der wendischen Ratspolitiker war nicht erst erwachsen seit der Regierung Margrethes, sie hatte bereits im Augenblicke des höchsten städtischen Triumphs über Dänemark 1369 der Zertrümmerung des Reichs durch die fürstlichen Mächte mit einer für fernerstehende Zeitgenossen unbegreiflichen politischen Mäßigung vorgebeugt.[1])

Nach den Anschauungen der wendischen Staatsmänner war die nordische Union ein Vorteil auch für Lübeck und die Hanse. Der Chronist Korner läßt Margrethe die Union zustande bringen „mit Rat und Hilfe der Seestädte und besonders der Stadt Lübeck, deren Bürgermeister Heinrich Westhof den Hauptanteil daran trug“.[2]) Die ältere Generation der wendischen Politiker, Jakob Pleskow in Lübeck, Bertram Wulflam in Stralsund, Arnold Kröpelin in Rostock u. a., hatte die Grundlage dieser freundschaftlichen Beziehungen, die zweifellose Anerkennung erworbener städtischer Rechte, die achtungsvolle Berücksichtigung derselben durch die nordischen Herrscher erst mit dem Schwerte schaffen müssen. Die zweite Generation, die, nachdem Pleskow am 1. August 1381,

[1]) Vgl. die von Harttung i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1876 S. 165ff. mitgeteilte Äußerung des Dietr. von Niem.

[2]) Korner S. 299 § 899. Mit Unrecht nennt Erslev, Dronning Margrethe, S. 174 u. Anm. 42 diesen Ausspruch ein Mißverständnis des Chronisten.

Kröpelin im Frühjahr 1385, Wulflam 1392 gestorben waren, ans Ruder kam, sah ihre vornehmste Aufgabe in der Behauptung und dem friedlichen, sichernden Ausbau des Erworbenen. Das waren Männer wie Heinrich Westhof und Jordan Pleskow in Lübeck, die 1384 und 1391 ihre politische Laufbahn begannen, und in Stralsund Wulf Wulflam seit 1395. Sie arbeiteten in schwerer Zeit, die an die Stadtregierungen große, neue, der älteren Generation noch fast unbekannt gebliebene Aufgaben stellte, die zwingend eine Lösung verlangten. Diese ganze Generation fühlte einen großen Teil ihrer Kräfte gefesselt in der Bewältigung der neuen sozialen Frage, in dem Kampf gegen den Umsturz von unten her.[1])

Niemand hatte seit zwei Jahrhunderten einen tieferen Einblick in alle Zustände, Bestrebungen, Lagen der nordischen Völker und Regierungen gehabt als Lübeck selber. Durch seine mannigfaltigen und den ganzen Norden durchdringenden Handelsbeziehungen erklärt sich dies. Es konnte in Lübeck nicht verborgen bleiben, wie widerstrebend sich der schwedische Adel 1388 der Königin gefügt hatte, wie schnell die Mißstimmung in Schweden und Norwegen über ein beginnendes dänisches Regiment weitere Kreise ergriff. Unter solchen Umständen mochte Lübeck zu der von Dänemark so heiß begehrten Aufrichtung der sogenannten Union, in Wahrheit einer dänischen Herrschaft über Schweden und Norwegen, mit größerer Beruhigung die Hand geboten haben in der Erwartung, daß die gänzlich widerstreitenden Herrschaftstriebe und Lebensrichtungen der nordischen Völker schnell ein dänisches Großmachtsstreben lahmlegen würden. Ist diese Annahme berechtigt, so hat Lübeck mit bewunderungswürdiger Unbefangenheit und Urteilsschärfe schließlich Margrethe selbst, von ihr unbemerkt, zum Werkzeug seiner eigenen Zwecke gemacht.

Doch auch in anderer Richtung scheint Lübeck weitschauend die möglichen Folgen der Machtverschiebung am Sunde in den Bereich seiner handelspolitischen Berechnungen gezogen zu haben. Ein Jahr nach der über das Schicksal Schwedens entscheidenden Schlacht begann es 1390 den Bau einer künstlichen Wasserstraße zwischen Ostsee und Nordsee mit Benutzung der Trave einerseits, der Delvenau von Mölln ab bis zur Elbe andererseits; Verträge mit den anwohnenden Adligen und Befestigungsanlagen sicherten

[1]) Vgl. später im 3. Buch, III.

das Werk. Der Besitz Möllns, das sich seit 1359 nebst der Vogtei in seinem Pfandbesitz von den Herzögen von Lauenburg befand, wurde für Lübeck zur Beherrschung dieser Straße nun noch ungleich wertvoller.[1]) Auch von der Gunst und Feindschaft der nordischen Herrscher machte sie den lübischen Handel unabhängiger, weil sie die Benutzung des Sundes entbehrlicher machte.[2]) Vollendet wurde „der Graben“ im selben Jahre, in dem die Städte Stockholm der Königin einräumten, und in dem der Orden sich anschickte, einen neuen Streit mit Margrethe um die Ostseeherrschaft zu entzünden, 1398.

Groß war das Aufsehen in den wendischen Städten im März und April 1398, als dem nordisch-mecklenburgischen Kriege ein nordisch-preußischer folgen zu müssen schien. Denn eine politische Tat der Ordensregierung, nicht eine Seebefriedung größeren Maßstabes, wofür sie vom Orden ausgegeben wurde, war die Sendung von 4000 Gewappneten und 400 Pferden auf 84 großen und kleinen Schiffen nach Gotland.[3]) Herzog Johann von Mecklenburg und Sven Sture, der eigentliche Leiter der Vitalienbrüder, räumten am 5. April die Insel. Die staatsrechtliche Regelung der Besitzfrage wurde zwischen dem Orden und König Albrecht durch den Vertrag zu Schwaan am 25. Mai 1399 in der Weise getroffen, daß Albrecht seine Rechte und Ansprüche an Gotland gegen Zahlung von 10 000 Nobeln dem Orden verpfändete. Daß darin der vollständige Verzicht auf die Insel lag, bezeugte die weitere Bestimmung, daß Albrecht für eine Wiedereinlösung die dreifache Summe zahlen sollte. Aber Albrechts Anrecht an die Insel war ohnehin höchst zweifelhaft, wesentlich besser waren die nordischen Ansprüche begründet, die aus der Waldemar IV. 1361 und Olaf 1376 geleisteten Huldigung, aus dem Lindholmer Vertrage 1395, der das platte Land an Dänemark überwies, und aus dem alten Zusammenhange der Insel mit Schweden hergeleitet werden konnten.

Aber zum Kriege spitzte sich der Gegensatz der beiden rivalisierenden Ostseemächte vorerst nicht zu. Während der Ver-

---

[1]) Hoffmann, Geschichte Lübecks I S. 104.

[2]) Städtechron. 26 S. 40 u. Anm. 6, S. 102, vgl. Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 77 f., 183.

[3]) Die fünf großen Städte des Ordens stellten von der Streitmacht nur den fünften, vielleicht nur den zehnten Teil.

handlungen zu Kopenhagen wurde sogar am 1. September 1398 zwischen Margrethe und dem Ordensgesandten, dem Großscheffer Johann Tiergart, ein ewiger Freundschaftsvertrag entworfen, der allerdings nie vollzogen worden ist. Denn beide Mächte suchten dadurch nur Zeit zu gewinnen, um sich aufs beste zu rüsten. Margrethe unterwarf Nordschweden und Finnland, ließ Lappen und Finnen ihre mächtige Hand fühlen. Lebhafte Besorgnis über ihre Fortschritte, vor einem Anfall auf die livländischen Ordenslande regte sich in Estland, Reval setzte seine Mauern in Verteidigungszustand.[1]) Der Hochmeister sicherte sich den Rücken, indem er mit Großfürst Witold von Litauen am 12. Oktober 1398 den Frieden auf dem Sallinwerder schloß, der Samaiten, die breit und trennend zwischen die livländischen und preußischen Ordenslande eingeschobene Landschaft mit ihren strategisch und kommerziell wichtigen Verbindungsstraßen zwischen beiden Reichsteilen, dem Orden überlieferte.[2])

Die wendischen Städte bereiteten sich in ihrer Weise auf kommende Verwicklungen der Ostseemächte vor. Jetzt war es notwendig, die enge politische Verbindung untereinander, die seit dem Beginne des nordischen Kriegs zerrissen war und gegenseitiger Erbitterung Platz gemacht hatte, wiederherzustellen. Wirksam wurden ihre Einigungspläne beschleunigt durch die Zusagen, die Albrecht dem Hochmeister bei Gelegenheit der Abtretung Gotlands machte, daß für den Fall eines nordisch-preußischen Kriegs dem Orden die mecklenburgischen Häfen und Städte offenstehen sollten. Dem entschiedenen Widerspruche der wendischen Städte gegen diese Vergewaltigung ihrer Genossinnen folgte Anfang Februar 1399 in Wismar eine Versammlung der vier wendischen Städte und Hamburgs. Aller trennende Zwist wurde in der Not des Augenblicks vergessen. Ein Bündnis der genannten Städte, dem auch Lüneburg und Greifswald beitraten, gegen alle Vergewaltigungen durch die Fürsten kam zustande und blieb nicht unbeachtet, denn der Hochmeister ließ seine Forderung an Albrecht fallen.[3]) Auch sonst verbesserten die mecklenburgischen Städte durch den Wieder-

[1]) Städtechron. 26 S. 110.

[2]) Vgl. orientirend Lohmeyer, Gesch. v. Ost- u. Westpreußen I[2], S. 283f.

[3]) Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 156, 185, Hans. UB. V n. 366, Städtechron. 26 S. 109 u. Anm. 12.

anschluß an die andern ihre Stellung. Seit 1396 waren die mecklenburgischen Kaufleute vom Brügger Kontor mit Erlaubnis der Hansestädte ausgeschlossen. Die Besorgnis vor dem Auslande, das die von den Vitalienbrüdern erlittenen Verluste an allen Hansen rächen zu wollen drohte, nötigte dazu. Auch das Bergener Kontor tat denselben Schritt 1398, als Rostock und Wismar der Mitgenuß der nordischen Privilegien versagt wurde. Im Anschlusse an das neue wendische Bündnis veranlaßten die Städte beide Kontore zur Zurücknahme der Maßregeln und im September 1399 anläßlich ihrer Verhandlungen mit Margrethe in Nyköping auch diese, die beiden Städte zum Genusse der hansischen Privilegien im Norden wieder zuzulassen. Dagegen gelang es trotz häufiger und erregter Verhandlungen den anderen Städten nicht, Rostock und Wismar zur Bewilligung eines Schadenersatzes an die Ihrigen zu vermögen, und der Schiedsspruch des schließlich von beiden Parteien als Mittler erwählten Hochmeisters erfolgte nie, weil die Stürme der folgenden zwei Jahrzehnte auch diese Frage in Vergessenheit geraten ließen.

Einen Vorteil aber brachte die Besetzung Gotlands durch den Orden, wie er selbst oft betonte, den Städten sofort: das Seeräuberunwesen brach in der Ostsee zusammen und zwar um so vollständiger und schneller, als Margrethe ihm zugleich die nördlichen Teile des Meeres verschloß. Gemeinsame Flottenrüstungen der Städte zur Befriedung der See fanden 1398, 1399, 1400 mit jährlich verringerter Stärke statt.[1]) Im Frühjahr 1398 half ihnen die aus Gotland heimkehrende Ordensflotte; sie nötigte die Herzöge von Barth, zu denen sich viele Seeräuber geflüchtet hatten, zu einem Vertrage, in dem sie fernerer Unterstützung derselben entsagten. Trotzdem stießen wenig später die städtischen Friedeschiffe auf Herzog Barnim, der schon wieder mit seinen Spießgesellen im Sunde städtische Kaufleute und Schiffe plünderte, jagten ihn in den Kopenhagener Hafen und beschossen ihn drei Tage lang, bis der Bischof von Roeskilde ihm zu einem Vergleich mit ihnen verhalf. Zwischen den Seeräuberhauptleuten im Norden und den Städten aber vermittelte die Königin im September 1399 in Ny-

---

[1]) Zur Seewehr in den Jahren 1398—1400 vgl. Städtechron. 26 S. 394 § 5—7, immer um ein Jahr verschoben. Koppmann i. HR. 1. IV Einleitung S. XIX ff.

köping einen Frieden. So war mit der Wende des Jahrhunderts eine Hauptsache erreicht: die Seefahrt des hansischen Kaufmanns war in der Ostsee wieder des Friedens sicher. Die Eroberung Gotlands und die Ausdehnung der dänischen Macht über die nördliche Ostsee hatten hierzu das Wesentlichste beigetragen.

Von der Königin jedoch Schadenersatz zu erlangen, daran verzweifelten die Städte nun schließlich und ließen ihre Ansprüche fallen. Dagegen wurde die Erledigung der Kalmarer Streitsache angebahnt und in Kalmar im Hochsommer 1400 vollzogen. Schiedsrichter waren zwei nordische Reichsräte, zwei Vertreter des Hochmeisters, sowie je zwei Stralsunder und Hamburger Bürgermeister. Ihr Spruch verurteilte die preußischen Städte und Lübeck zu Genugtuung und Sühne nach den Bräuchen der Zeit vermittelst kirchlicher Stiftungen und Handlungen zum Seelenheile der Getöteten, frommer, wohltätiger Werke und einer Zahlung von 4000 M. schwedisch, Verpflichtungen, in die sich beide teilten.[1])

Die Auslieferung Gotlands als erblich zur Krone Dänemark gehörig forderte Margrethe schon seit dem Sommer 1399.[2]) Vergeblich verlangte der Orden wiederholt, daß König Albrecht der Königin seine Berechtigung zum Verkaufe der Insel beweise. Schon Anfang 1401 befragte der Hochmeister seine Städte, ob man nicht Lübecks Vermittelung bei Margrethe anrufen solle. Gegen Erstattung aller aufgewandten Kosten wollte er die Insel ihr überliefern. Die plötzliche Verschlechterung seines Verhältnisses zu seinen binnenländischen Nachbarn, der Tod der ordensfreundlichen Polenkönigin Hedwig, die Verständigung zwischen Polen und Litauen, Verhandlungen Margrethes mit Polen bewogen ihn wohl, schon jetzt einen möglichst ehrenvollen Rückzug vorzubereiten.[3]) Andererseits aber suchte Margrethe zum Bunde der wendischen Städte feste, bündnismäßige Beziehungen zu gewinnen. In Lund, wo Anfang September 1401 die Städte zwischen der Königin und dem Großscheffer die ersten Vermittelungsverhandlungen führten, wo Heinrich Westhof und Wulf Wulflam als Vertreter ihrer Städte zugegen waren, kam es zwischen der Königin und den Städten zum Austausch von

[1]) Zeugnisse über die Erfüllung derselben sind sehr reichlich bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus vorhanden.

[2]) Über die Verhandlungen wegen Gotlands vgl. Styffe, Bidrag, II S. XXVIff., Erslev, Margrethe, S. 373ff.

[3]) HR. 1. V n. 1 § 7, n. 7 § 3, n. 38, 76.

Bündnisentwürfen. Der Entwurf der Königin gipfelte in der Forderung unbedingter Kriegshilfe und gemeinsamen Friedensschlusses. Der städtische dagegen suchte gerade die kriegerischen Absichten der Königin nach allen Richtungen hin durch Vermittelungs- und Ausnahmebestimmungen wirkungslos zu machen.[1]) Daher ließ Margrethe den Plan wieder fallen. Sie war klüger als ihr Nachfolger, der als Alleinherrscher bei ganz ähnlicher politischer Konstellation zwei Jahrzehnte später an einem gleichen Plane zu seinem Schaden viel hartnäckiger festhielt.

Als die Barther Herzöge die preußische Schiffahrt zu beunruhigen fortfuhren, sodaß die Kauffahrer nur in Flotten vereinigt die Fahrt wagen durften, als sie durch die völkerrechtswidrige Festsetzung eines preußischen Gesandten die höchste Entrüstung auch der wendischen Städte erregten, an deren Tagfahrt er teilnehmen sollte, als Fürst Balthasar von Wenden plündernd vor Lübeck erschien und König Albrecht in alter Erbitterung über den Verlust Schwedens eine fast ausgesprochen feindliche Haltung gegen Lübeck einnahm, da faßten die Städte des Bündnisses von 1399 am 25. Mai 1402 auf fünf weitere Jahre ihren Bund nach den alten Gesichtspunkten zusammen. Stettin trat ihm bei, und ein Anfang 1403 geschlossener Münzvertrag der sechs ersten Städte des Bundes beweist ebenfalls die fortschreitende Festigung ihrer Beziehungen untereinander.[2])

Es beleuchtet die Stimmung, wenn jetzt in Preußen ein Mann auftrat, der sich für den verstorbenen König Olaf ausgab und dort und besonders in Norwegen gläubige Anhänger fand. Aber Margrethe forderte wiederholt und erlangte schließlich vom Orden die Auslieferung des Betrügers und ließ ihn im Herbste 1402 in Falsterbo, wo ihr Sohn gestorben, verbrennen.[3])

Wegen Gotlands aber hielt der Hochmeister daran fest, daß zuvor König Albrecht und die Königin über ihre Ansprüche sich verständigen müßten. Nur zeigte er sich jetzt bereits willens, dem

---

[1]) HR. 1. V n. 33, 34.

[2]) HR. 1. V n. 77 § 10, Hans. UB. V n. 535, vgl. HR. 1. V n. 114 § 1, 116; n. 114 § 3, 115.

[3]) HR. 1. V n. 102, 100 § 6, 103, Styffe, Bidrag, II S. XXXIII Anm. 2, Erslev, Margrethe, S. 422 ff. Vgl. Korner S. 364 § 1153, Script. rer. Prussic. III S. 260 f., vollständig sagenhaft ausgeschmückt in der Chronik der nordelvischen Sassen, Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III S. 98 ff.

Könige selbst die Insel gegen Rückerstattung auch nur der von ihm gezahlten 10000 Nobel zurückzugeben. Albrecht war zu nichts zu bewegen, und so waren alle Tagfahrten, die von Lübeck, Hamburg und Stralsund, ganz besonders von Wulf Wulflam, zwischen dem Orden und Margrethe vermittelt wurden, von vornherein ergebnislos. Da riß der sonst so vorsichtigen Königin die Geduld. Von Kalmar sandte sie ein dänisch-schwedisches Heer aus, um Mitte November 1403 landete dieses auf Gotland, geleitet von Sven Sture und Otto Pekkatel, zwei mit den Verhältnissen der Insel wohlvertrauten Vitalienbrüdern. Das Land fiel schnell in ihre Hand, fünf in aller Eile aufgeführte Holzschanzen sollten der Landung einer Ordensmacht Widerstand bieten. Wisby dagegen wurde vom 25. Januar 1404 ab einen Monat lang vergeblich belagert. Die kleine preußische Besatzung schlug in Verbindung mit der deutschen Bürgerschaft und den gewaltigen Mauern und Türmen der Stadtbefestigung alle Stürme ab. Inzwischen sicherte sich der Orden, bestürzt über das schnelle und energische Vorgehen der Königin, durch die Erneuerung seines Friedens mit Witold den Rücken[1]) und rüstete mit Eifer. König Albrecht lehnte jeden Beistand ab; nicht nur durch eine Fehde gegen Brandenburg, sondern auch dadurch, daß Rostock und Wismar, gestützt auf ihre enge Verbindung mit den benachbarten Genossinnen, ihm ihre Marine zur Verfügung zu stellen ablehnten, war er ans Land gefesselt.[2]) Ein Vermittelungsangebot Wulf Wulflams wies der Orden kurz ab. Anfang März 1404 verließ seine Flotte mit 1500 Gewappneten und allem verfügbaren Büchsenmaterial an Bord Weichselmünde; aber erst nachdem im April 500 Mann Verstärkungen und die großen Ordensgeschütze eingetroffen waren, wurde das skandinavische Heer an der Ostküste bei Slite Mitte Mai zu unrühmlichem Abzuge aus der Hauptschanze gezwungen. Die Möglichkeit eines Entsatzes, den Margrethe in Kalmar betrieb, wurde dadurch vereitelt, daß die Ordensflotte sich kurzerhand auf den Kalmarer Hafen warf und die angesammelte nordische Transportflotte vernichtete.[3])

---

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 269, HR. 1. V n. 166 § 6, 167, 168, VIII n. 1008.

[2]) HR. 1. V n. 179.

[3]) HR. 1. V n. 180, 181 § 11.4, 176—178, 175 § 1—9, 182 § 1, 200, 196, 197, VIII n. 1009, 1010, 1012; die Auszüge aus dem Marienburger Treßlerbuch bei Perlbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 267, u. Silverstolpe i. Svenskt

Diese kriegerischen Vorgänge trieben endlich die verbündeten Städte zu eifrigeren Vermittelungsschritten. Wie man im Orden ihre Stellung zum Streite beurteilte, geht aus dem Berichte des Vogts der Neumark an den Hochmeister hervor, wonach aus Stralsund eine ganze Schar von Armbrustern der Königin nach Gotland zu Hilfe gezogen sein sollte.[1]) Margrethe nahm das Vermittelungsanerbieten an, das ihr in Wadstena im Mai 1404 die Leiter der hansischen Politik Jordan Pleskow, Wulf Wulflam, Heinrich Rubenow, Johann van der Aa u. a. machten. Auch der Orden entzog sich ihm nicht. Auf Wunsch beider Parteien wurden die Verhandlungen nach Wisby verlegt. Hier wurde am 1. Juli ein Stillstand bis zum 24. Juni 1405 geschlossen. Beide Teile zogen ihre Kriegsmacht von der Insel zurück.[2]) Die Preußen konnten an der Schonenfahrt teilnehmen und segelten Anfang August mit 150 Schiffen und Schuten und viel Volk aus.[3])

Immer hatte bisher das vom Orden in den Vordergrund geschobene Recht Albrechts auf Gotland die Fortsetzung der Verhandlungen unmöglich gemacht. Nun entschloß sich Margrethe, dies Hindernis hinwegzuräumen. In Flensburg verhandelte sie im November 1405 in Gegenwart der wendischen Städteboten persönlich mit dem Könige. Der unbestimmte Zustand, der gemäß den Verträgen von 1395 bisher zwischen beiden geherrscht hatte, wurde durch einen festen ewigen Frieden ersetzt. Seine Rechte an Gotland kaufte Margrethe dem Könige mit 8000 M. lübisch ab. Alle Teilnehmer der Verhandlungen setzten den Hochmeister von der getroffenen Verständigung in Kenntnis und ersuchten ihn, die Insel nunmehr der Königin auszuliefern.[4]) Dieser, der vergeblich im Herbst, noch vor dem Flensburger Tage, versucht hatte, mit Albrecht zu verhandeln, vielleicht um dem schon drohenden Plane vorzubeugen, war höchst bestürzt, aber keineswegs gewillt, Pfandsumme und Insel ohne Entgelt zu opfern. Die Stimmung der Dänen war

---

Diplomatar I n. 517; Script. rer. Prussic. III S. 273f., Script. rer. Suecic. I S. 31, 60; Styffe, Bidrag, II S. XXXVII u. Anm. 2.

[1]) HR. 1. V n. 185 § 1, 189.

[2]) HR. 1. V n. 190 § 1, 2, 194, 195, 202, 217.

[3]) HR. 1. VIII n. 1015.

[4]) HR. 1. V n. 278, 276 § 2, 285, 279—283, 309, 329, 330, VIII n. 1045, 1046, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 269, Rydberg, Traktater, II S. 619ff., Styffe, Bidrag, II S. XLII.

sehr gereizt, doch wurde der Stillstand wie schon im Sommer 1405 auch im Sommer 1406 durch die Städte um ein Jahr verlängert.

Da starb am 30. März 1407 der Mann, der die ganze Erregung der politischen Meinungen während des letzten Jahrzehnts im Norden wie in den Hansestädten, in Fragen der Ostseepolitik wie der handelspolitischen Beziehungen der Hanse zu England zu verantworten hatte, Konrad von Jungingen. Am 26. Juni folgte ihm in der hochmeisterlichen Würde sein Bruder Ulrich, inzwischen leitete der Oberspittler Werner von Tettingen die Ordensgeschäfte. Ihnen beiden lag es ob, den politischen Bankerott des Verstorbenen in der gotländischen Frage zu liquidieren. Daß der neue Hochmeister sein ganzes Interesse auf die polnische Politik konzentrierte, erleichterte und beschleunigte die Erledigung des Streits.

Der Abschluß des Ordens mit der Königin erfolgte in Helsingborg am 15. Juni 1407. Von seiten der Städte nahm nur Wulf Wulflam teil an den Verhandlungen.[1]) Der Orden sollte Wisby und Gotland abtreten gegen die Summe von 9000 Nobeln, die nicht als Einlösungssumme, sondern als Entschädigung für die vom Orden aufgeführten Bauten gedacht sein sollte. Die Privilegien von Stadt und Land sollten durch die neuen Herren bestätigt werden.[2]) Ein dänischer Ritter und Wulf Wulflam unterbreiteten dem neuen Hochmeister diesen Vertragsentwurf, letzterer wurde in Anerkennung seiner vielen Vermittelungsbemühungen vom Hochmeister durch Überreichung eines silbernen Bechers ausgezeichnet.[3]) In Kalmar erfolgte am 22. September 1408 die Vollziehung des Vertrags. Wieder war von hansischen Boten nur Wulflam anwesend. Bereits Anfang Mai war die lange gärende Opposition der Gemeinde in Lübeck gegen ihren Rat zu einem das ganze politische Leben der Stadt für Jahre lähmenden Ausbruch gekommen.

Schweren Herzens sah Wisby wieder eine Veränderung seiner Beherrscher. Wiederholt in den letzten Jahren hatte es den Orden ersucht, es nicht auszuliefern. Der Kriegszustand, der seit 1390 fast ununterbrochen auf Stadt und Insel gelastet hatte, brach die

---

[1]) HR. 1. V n. 424, 425, unrichtig Lohmeyer, Gesch. v. Ost- und Westpreußen, S. 268, der Hansetag am 15. Mai zu Lübeck hatte nur beabsichtigt, Jordan Pleskow an die Königin zu senden, HR. 1. V n. 392 § 22, 23.

[2]) HR. 1. V n. 422, 423, über die vom Orden aufgewandten Summen VI n. 556 A § 24, VII n. 277 § 3, 8, 278 § 3.

[3]) Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 270f., HR. 1. V n. 425.

Bedeutung Wisbys als Handelsplatz völlig. Die Wisborg, deren Bau vom Orden angefangen, von Erich 1411 wiederaufgenommen wurde, beherrschte Stadt und Hafen.[1]) Politisch gehörte die Insel wieder zu Dänemark; erst König Erich hatte sich nachmals ernstlich mit der längst von den Schweden erhobenen Forderung auf Rückgabe der Insel in den Staatsverband von Schweden auseinanderzusetzen.

Trotz der wiederholt bewiesenen militärischen Überlegenheit des Ordens über die dänische Macht fiel die Entscheidung über Gotland zu seinen Ungunsten aus. Es war das Unglück des Ordens, daß er sich im Rücken nie für so vollständig sicher halten durfte, um weitschauende, nachdrückliche Ostseepolitik treiben zu können, worauf seine lange Seeküste ihn wie auf etwas Natürliches hinwies. Als er Samaiten 1398 erwarb, bezweckte er durch diesen Erwerb einer breiten Landverbindung zwischen Preußen und Livland die Festigkeit seiner Stellung dem feindlichen Hinterlande gegenüber zu erhöhen. Als er 1402 die Neumark von Sigmund von Brandenburg kaufte, war ein ähnlicher Gesichtspunkt bestimmend; eine gesicherte Landverbindung mit dem kompakten Deutschtum westlich der Oder sollte mit Hinblick auf Polen hergestellt werden. Als er Gotland 1398 besetzte, gedachte er die so viel schon von ihm beargwöhnte dänisch-nordische Macht von diesem strategisch trefflichen Punkte aus in Schach zu halten. Es kam anders. Gotland wurde dem Deutschtum nicht gerettet. Der Orden wich zurück und der Bund der Städte unter Lübecks Leitung half auch diesmal die Macht der nordischen Völker fördern. Die lübische Bürgerschaft aber geriet über die ganze dänenfreundliche Politik ihres Rats in tiefe, wachsende Erbitterung. Als sie sich gegen ihn erhob, war eine ihrer vornehmsten Anklagen, daß er das Interesse der Heimat und ihrer Bürger nicht mit dem nötigen Nachdruck gegen Dänemark vertreten habe.[2]) Das war kein ganz gerechter Vorwurf. Denn hatte diese selbe Politik, auch wenn sie

[1]) Rydberg, Traktater, II S. 633 Anm. 1, darnach das Datum der Privilegienbestätigung bei Styffe, Bidrag, II S. XLVIII zu verbessern in Sept. 21. Die Jahressteuer der Stadt an Dänemark betrug nach 1361 60 Pfd. Silber = 2700 s. lüb. (vgl. die Umrechnungszahl HR. 1. IV n. 266), seit 1408 150 engl. Nobel = 3750 s. lüb. (vgl. HR. 1. V n. 729 § 14), also keine Verminderung der Abgaben, wie Styffe, Bidrag, II S. XLIX meint.

[2]) Städtechron. 26, S. 396 § 3.

Dänemark vom Untergange errettete und ihm dann half, sich zur alleinherrschenden Macht im Norden zu entwickeln, nicht zugleich der Stadt und der Hanse die erwünschtesten Früchte auf dem Gebiete des Handels getragen? Und hatte sie dem Handel nicht Frieden geschaffen, wo endlose Kriegswirren sich anzuspinnen drohten, wenn sie anders gehandelt hätte?

Margrethes Ziele und Begabung lagen auf dem staatspolitischen Gebiet, sie betrafen die Erhöhung der Staatsmacht, der monarchischen Gewalt.[1]) Für die Hebung von Handel und Wandel ihrer eigenen Untertanen und des nordischen Städtewesens jedoch leistete sie nichts. Sie sah vielmehr in dem hansischen Kaufmann gewissermaßen das geeignetste Schwungrad der nordischen Volkswirtschaft, den gegebenen Träger des nordischen Außenhandels. Sie war ihm deshalb wohlgesinnt vor allen anderen Fremden, die ihre Reiche besuchten[2]) und tat nichts, die beherrschende Machtstellung, die er sich in diesen errungen hatte, anzutasten und seinen Verkehr dort zu beschränken, selbst nicht, als die Macht Lübecks lahmgelegt war durch den innern Aufruhr seit 1408 und als die Kraft des deutschen Ordens auf dem Felde von Tannenberg 1410 gebrochen worden war. Wie die Sicherung des allgemeinen Friedens ihrer Reiche für die Königin eine der wichtigsten Sorgen war,[3]) so empfand auch der hansische Kaufmann die Segnungen dieser Bestrebungen.

Der hansische Verkehr nach dem Norden nahm auf der Grundlage der Verträge und Privilegien von 1376 und ihrer 1398 erfolgten Bestätigung bedeutend zu. Der Rückhalt, den sie ihm gaben, war den Einheimischen gegenüber wie auch im Wettbewerb mit den andern Fremden überaus stark. Auf der seeländischen Seite des Sundes tritt in Dragör auf der Insel Amager, an der schonischen Küste in Ystad, Trelleborg und Sömmershavn, ganz besonders jedoch in Malmö das Anwachsen der hansischen Beziehungen zutage.[4]) In Dragör hatten die Zütfener schon 1379, die Wismarer 1390 eine Fitte, während beide zugleich wie andere süderseeische und sonstige Hansestädte eine solche auch in Skanör besaßen. Bald darnach

---

[1]) Erslev, Dronn. Margrethe, S. 344ff.

[2]) Hans. UB. V n. 427.

[3]) Diplom. Norvegic. X n. 124, vgl. i. allgem. Erslev, Dronn. Margrethe, S. 352ff.

[4]) HR. 1. II n. 150 § 12, 232 § 7, 290 § 10, III n. 385—388, V n. 510.

ist auch der Verkehr von Deventrern, preußischen Kaufleuten und anscheinend besonders eifrig von Stettinern nach Dragör bezeugt.[1]) In Malmö hatte sich aus den schon vor dieser Zeit vorhandenen Ansätzen eine vollständige, feste, organisierte Niederlassung hansischer, meist wendischer Kaufleute mit Älterleuten an ihrer Spitze gebildet. Auch deutsche Fischer, Krämer, Handwerker, und zwar Schuhmacher und Schneider, hatten sich eingefunden. Die Stadtbehörde aber bekämpfte in den siebziger und achtziger Jahren hartnäckig alle Bestrebungen, durch die namentlich die deutschen Kaufleute ihre Bewegungsfreiheit am Orte erweitern wollten, gestützt auf das von König Waldemar 1360 der Stadt verliehene Privileg, das den Fremden den Kleinhandel, den Verkehr über Land und bei Überwinterung die Befreiung von Lasten, denen die Einheimischen unterlagen, versagte.[2]) Es war eine Reaktion innerhalb der Hanse selbst gegen die Ausbreitung des schonischen Verkehrsbetriebs, gegen das Aufkommen neuer Fischerläger und Handelsplätze längs der ganzen Südküste Schonens, wenn die wendischen Städte auf einer Tagfahrt zu Lübeck im März 1405 den Erlaß einer Verfügung vorschlugen, daß der Kaufmann nur an den von alters üblichen Plätzen Skanör, Falsterbo und Malmö Hering salzen dürfe. Die Preußen dagegen wünschten, daß zuvor ermittelt werde, wie die Holländer, Seeländer und Engländer sich mit ihrem Verkehr auf Schonen dazu verhalten würden. Auch darüber war die Hanse noch unschlüssig, ob sie das Heringssalzen in Dragör regeln oder verbieten solle. Aber ein bis zwei Jahrzehnte später erscheint der dortige Betrieb als etwas selbstverständliches.[3]) Der Einwand der Preußen erschien berechtigt, denn wenn auch diese Konkurrenten von den Hansen aus dem schonischen Geschäft stark zurückgedrängt worden waren, so waren doch ihre Beziehungen dorthin nicht schon so unbeträchtlich, daß sie hätten unberücksichtigt bleiben können.[4]) Zur Einrichtung eines monopolartigen Betriebs

---

[1]) HR. 1. II n. 190 § 6, Hans. UB. IV n. 1037, V n. 226, 476, Blümcke, Stettins hansische Stellung und Heringshandel auf Schonen, S. 46f.

[2]) HR. 1. II n. 56, 104, 232 § 8, 385, 386, VI n. 387 § 7—9, Hans. UB. III n. 543.

[3]) HR. 1. V n. 225 § 22, 247 § 8, 260 § 11, 12, 524 § 3, VI n. 385 § 18.

[4]) Zum Verkehr der Engländer auf Schonen vgl. z. B. HR. 1. V n. 202, 255 § 3, Hans. UB. VI n. 614, der Holländer z. B. Hans. UB. V n. 165, 385, 649 u. Anm. 1, 724, 729, 1138, VI n. 14.

des schonischen Handels war es offenbar noch zu früh für die Hansen. Das jährliche Erscheinen des Herings im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts war reichlich, die Ausbeutung ungestört, der Preis, gewöhnlich 8 M. lüb. für die Last an der Ostsee, niedrig. Anders aber wurde dies schnell, als nach 1410 eine lange Periode unergiebiger Fangjahre eintrat, der Hering nur in geringer Menge im Sunde auftrat, der Preis enormen Aufschlag erfuhr und dadurch auch andere Veränderungen im Fischfang und Handel beschleunigt wurden.[1])

Auch über den Handel Norwegens dehnte sich das Übergewicht der Hansen nun immer vollständiger und herrschender aus. Schon 1362 klagten die norwegischen Könige Magnus und Hakon, daß die Deutschen in Tunsberg die Bürger der Stadt ihrer Nahrung beraubten, deren Monopol des Zwischenhandels zwischen den Fremden, sowie zwischen diesen und den Inländern nicht beachteten, ihre Waren im Kleinhandel vertrieben u.a.m. Verbote nützten anscheinend nicht sonderlich.[2]) Doch verlautet in dem folgenden halben Jahrhundert über die hansischen Kaufmannsniederlassungen in Opslo und Tunsberg wenig genug. Nur das wird bereits deutlich, daß am Verkehr nach diesen Plätzen in erster Linie Rostock beteiligt war.[3])

Vor allem aber in Bergen arbeitete die Politik des dortigen deutschen Kontors konsequent auf ein Handelsmonopol hin. Es hatte bei seiner Rückkehr nach Bergen wahrnehmen müssen, daß die Engländer in der Zeit seiner Abwesenheit ihren Handel dort bedeutend ausgedehnt hatten. Sie wieder zum Weichen zu bringen, war jedes Mittel dem Kontor recht, selbst Gewalt.[4]) Es begehrte für den Fall einer abermaligen Räumung Bergens 1372 von den Städten, daß dann auch die Zufuhr aller derjenigen Güter nach Flandern und England verboten werde, mit denen die Angehörigen beider Länder nach Bergen Handel treiben könnten.[5]) Es verbot seinen Mitgliedern, Lebensmittel oder andere Waren in Bergen den Engländern zu verkaufen oder solche von ihnen zu kaufen.[6]) Es untersagte in Übereinstimmung mit den allgemeinen Gewohnheiten

[1]) Vgl. darüber im zweiten Buch, I. 1. u. 2. Kap.
[2]) Hans. UB. IV n. 37.
[3]) HR. 1. II n. 57, 156 § 4; I n. 421 § 15, vgl. III n. 302.
[4]) HR. 1. III n. 318 § 1.
[5]) HR. 1. II n. 41 § 4.
[6]) HR. 1. VI n. 78 § 6.

und Statuten der Hanse durch besondere Satzungen den Seinen jederart Verbindung mit Engländern, Flämingern und anderen Nichthansen, die Besorgung nichthansischer Güter und die Deckung solcher mit den hansischen Privilegien. Dieselbe Verfügung traf der Hansetag zu Lüneburg 1412, und der Hansetag zu Lübeck 1418 verbot unter Bezugnahme auf die Statuten des Kontors und der Hanse insbesondere den Bremern, Deventrern und andern die Infrachtnahme nichthansischer Waren nach Bergen.[1]) Die hansische Niederlassung zu Boston entwickelte sich immer mehr zum Hauptstützpunkt des deutschen Zwischenhandels zwischen England und Norwegen und trat in eine engere Fühlung zum Bergener Kontor.[2]) Der Überfall Bergens durch die mecklenburgischen Vitalienbrüder 1393 fügte dem englischen Handel dort weiteren schweren Schaden zu. Das nordische Königtum aber tat nichts, sich der Engländer gegen die Hansen anzunehmen. Es waren die englischen Bergenfahrer in Lynn, die endlich 1411 sich mit einer längeren Beschwerdeschrift über das ihnen durch die Hansen in Bergen seit 1390 zugefügte Unrecht an ihren König Heinrich IV. wandten. Sie klagten da unter anderem, daß ihnen von jenen verwehrt worden sei, ein in Lynn von ihnen befrachtetes Schiff von Bergen nach Wismar zu senden, um für ihre Rechnung nach Bergen Bier auszuführen, oder daß ihnen die Ausfuhr von Stockfisch unmöglich gemacht worden sei, den sie direkt von den Norderfahrern, den Stockfischlieferanten aus dem nördlichen Norwegen für den Bergener Markt, gekauft hätten.[3]) In ersterer Richtung konnte das Kontor mit Recht ein Monopol des Verkehrs beanspruchen, in letzterer erstrebte es ein solches mit zunehmendem Erfolge. Als aber der englische König nun die Arrestierung verschiedener hansischer Bergenfahrer in Boston befahl, antwortete das Kontor zu Bergen mit einem Arrest auf die dortigen englischen Kaufleute und bewog dadurch den König zum Nachgeben, so daß die beiderseitigen Arreste bald wieder aufgehoben wurden. Der englische Kaufmannsstand war überzeugt, daß auch die nordischen Herrscher, sowohl Margrethe wie Erich, den Hansen geneigter seien als ihm.[4]) Jedoch er hielt trotz aller

---

[1]) HR. 1. VI n. 38 § 1, 70 § 17, 19, 579.

[2]) Hans. UB. IV n. 791, V n. 132, 456, vgl. IV n. 768.

[3]) HR. 1. VI n. 78.

[4]) HR. 1. VI n. 37 § 1, 39, 79—83, Hans. UB. V n. 1024, 1025, vgl. VI n. 58. HR. 1. VI n. 385 § 5, 9, 38, 74.

Schläge und Belästigungen und Ungunst zäh am Verkehr nach Bergen fest.

Das hansische Kontor zu Bergen, in dem von vornherein die wendische Kaufmannschaft und ihre Interessen weitaus die Hauptrolle spielten, begann aber auch eine Richtung auf Beschränkung des nichtwendischen Verkehrs nach Bergen zu nehmen. Den süderseeischen Städten Deventer, Elborg, Zütfen und Harderwijk gelang es trotz wiederholt 1369 und 1393 an das Kontor sowie an Lübeck und die anderen Städte gestellter Anträge nicht, die Zulassung ihrer Mitbürger zu den deutschen Ämtern in Bergen zu erwirken. Lübeck beschied sie dahin, daß dies Sache der Landesherrschaft sei.[1] Im Jahre 1379 erhoben die Preußen Klage, daß die wendischen Schiffer den Bergenfahrern Überlast bewilligten, um sich dadurch einen Vorzug in der Befrachtung vor ihren eigenen Schiffern zu sichern, die die gleiche Vergünstigung zu gewähren verweigerten.[2]

Zugleich suchte die Hanse in Übereinstimmung mit den Wünschen des Kontors auf möglichste Einheit, Geschlossenheit, Festigkeit der Niederlassung hinzuwirken, dadurch die Energie ihrer kommerziellen Unternehmungen zu steigern. Abgesehen von Vorschriften, die sie über den Verkehr und das Verhalten der Mitglieder des Kontors untereinander erließ, verbot sie 1412 den Handel in ungewohnten Orten und Gegenden Norwegens, nur an den von alters üblichen Stätten sollte er betrieben werden. Sie verbot ferner 1412 und ebenso mit besonderem Hinweis auf Bremen, Deventer u. a. Städte 1418 allen Mitgliedern der Hanse, ihre Kaufmannschaft und Kramwaren in Bergen zu verkaufen in ihren Schiffen, auf der Brücke, vor den Kirchtüren, in den Straßen; nur in den Häusern, wie von altersher, sollte es geschehen.[3]

Königin Margrethe hielt nachdrücklich darauf, daß die Hansen die ihnen durch die Privilegien gezogenen Grenzen nicht überschritten, in verschiedenen Punkten verletzte sie selbst dieselben, so durch das Verbot des Kleinhandels mit Leinwand, des Waffentragens auf Schonen und anderes.[4] Größere Unruhe und Erbitte-

---

[1]) HR. 1. I n. 510 § 7, IV n. 152.
[2]) HR. 1. II n. 177 § 2.
[3]) Vgl. HR. 1. I n. 511, VI n. 70, bes. § 15, 16, n. 579.
[4]) Vgl. Erslev, Dronn. Margrethe, S. 388f.

rung in den Städten aber erregte nur ihre Münz- und Strandrechtspolitik, denn dadurch wurden überaus wichtige Verhältnisse ihres Verkehrs betroffen.

Seit 1396 hatte die Königin die lange vernachlässigt gewesene dänische Münzprägung unter Einpassung der neuen Münze ins lübische Münzsystem wieder aufgenommen. Aber der wahre Wert dieser blieb hinter ihrem Nennwert um ein Drittel zurück, und bald gab es Klagen der Kaufleute und seit 1403 energische Proteste der Städte, daß die Nordländer selbst ihr eigenes Geld, das die Hansen in ihrem Verkehr in Dänemark und Schonen benutzen mußten, nur zum wirklichen Wert wieder in Zahlung nehmen wollten.[1]) Da die Königin nichts anordnete, was die Aufregung beschwichtigen konnte, so vereinbarten 1406 Lübeck, Hamburg, Wismar, Lüneburg und Hannover in einem Münzrezeß, daß das dänische Geld nur nach seinem wirklichen Wert in Zahlung genommen und verrechnet werde.[2]) Im folgenden Jahre regte Lübeck unter dem Einfluß der Vorwürfe seiner Bürgerschaft, die über das Abfließen des guten heimischen Geldes nach Schonen und das Hereinkommen des schlechten dänischen sehr erbittert war, bei den preußischen Städten gemeinsame Schritte gegen das dänische Geld an.[3]) Diese waren mit allem einverstanden und der Hansetag beauftragte im Mai 1407 Jordan Pleskow, die Königin zur Einstellung der Prägung, „oft se den hamer nedder leggen wolde", aufzufordern, sonst würde die Hanse die dänische Münze bei sich verbieten. Die Antwort Margrethes war die Drohung mit einem Verbot jeder deutschen Münze auf Schonen und dem Zwang zur ausschließlichen Benutzung ihrer eigenen.[4]) Dann ruhte die Angelegenheit jahrelang. Erst 1411 dachte eine Versammlung der wendischen Städte, Greifswalds und Danzigs an die Prägung einer Einheitssilbermünze, nach welcher der Wert aller im schonischen Verkehr einlaufenden Pfennige festgesetzt werden solle. Voraussetzung dafür war aber die Einwilligung der Königin, und davon verlautet nichts. Die bösen Münz- und Zahlungsverhältnisse, die von den wendischen

---

[1]) HR. 1. V n. 158 § 8, 162, 181 § 2, 185 § 4, vgl. Erslev, Dronn. Margrethe, S. 349 ff.

[2]) HR. 1. V n. 190 § 3, 310, vgl. n. 727 § 2, 729 § 14.

[3]) Städtechron. 26 S. 397 § 11, S. 409 § 8, S. 411 § 7, HR. 1. V n. 373.

[4]) HR. 1. V n. 374 § 9, 392 § 22, 567.

Kaufleuten am empfindlichsten gespürt werden mußten, blieben bestehen.[1])

Häufiger, aber nicht glücklicher bemühten sich die Städte gleichzeitig um eine feste Regelung des Bergelohns vom seetriftigen und an den Strand geworfenen Gut. Ihr Privileg von 1370 enthielt zwar den Verzicht der Krone auf Geltendmachung eines Strandrechts, der Kaufmann durfte seine Güter selbst bergen und ungeschmälert weiterführen, als herrenlos aufgefundenes Gut sollte aufbewahrt und dem rechtmäßigen Eigentümer ungekürzt ausgeliefert werden, nur die Höhe des Bergelohns war unbestimmt gelassen.[2]) Und da sammelten sich allmählich Klagen hansischer Kaufleute an. Zwar empfanden sie es offenbar als recht und billig, als der Reichsdrost Henning Putbus 1377 in einem bestimmten Falle sich mit ihnen dahin verglich, daß er den zehnten Teil als Bergelohn erhielt. Aber andere dänische Beamte gaben nichts von den bei ihnen angetriebenen Gütern heraus, oder nur einen kleinen Teil, hinderten die Eigentümer an der Bergung ihrer Güter, um dieselben selbst bergen und dafür hohen Lohn beanspruchen zu können u. a. m. Im Jahre 1396 wurden die preußischen Städte, 1398 die Hansestädte bei der Königin wegen dieser Übelstände vorstellig und entwarfen schließlich, da dies nichts fruchtete,[3]) im Juli 1401 zu Lübeck Abänderungsvorschläge zu ihrem Privileg. An Bergelohn soll in jedem Fall von allem schweren Gut der zwanzigste Teil vom Wert desselben, von allem andern nach bestimmtem Tarif noch erheblich weniger gezahlt werden, von allem und jedem aber der zwanzigste Teil, wenn das Gut als herrenlos geborgen worden.[4]) Der Gegenentwurf, den die Königin im September 1401 zu Lund den Städteboten übergab, hob die Strandrechtsbestimmungen des hansischen Privilegs auf und traf eine völlig andere Regelung der Frage, wobei ebenso wie bei ihrer Münzpolitik der finanzielle Gesichtspunkt durchaus der bestimmende war. Zwar sollten die Kaufleute ihr Gut unvermindert behalten, wenn sie es selbst bergen würden, wenn sie aber der Hilfe der

---

[1]) HR. 1. VI n. 44 § 2, 50 § 3, 68 A § 14. Vgl. das höchst abfällige Urteil, das der Schwede Olaus Petri noch 100 Jahre später über Margrethes Münze fällte, Script. rer. Suecic. I S. 280.

[2]) Hans. UB. IV n. 343 § 2.

[3]) HR. 1. IV n. 154 § 3, 350 § 9, 445, 469 § 2, 477 § 4, 5, 618 § 8.

[4]) HR. 1. V n. 23 § 4, 24.

Eingeborenen bedürften, diesen dafür den dritten Teil zahlen, hingegen soll von als herrenlos geborgenem Gut der Eigentümer, wenn er sich binnen Jahr und Tag meldet, die Hälfte, andernfalls nichts zurückerhalten und alles an die Krone fallen.[1])

Unter keinen Umständen konnten die Städte in so ungünstige Bedingungen willigen. Aber sie sahen auch ein, daß sie selbst größere Anerbietungen machen mußten. Deshalb schlugen sie 1403, einer Anregung der livländischen Städte folgend, den sechsten Teil als Bergelohn vor, sonst sollte ihr Strandrechtsprivileg unverändert bleiben. Die Königin aber ließ sich darauf nicht ein, die Frage blieb in der Schwebe, die Städte hatten fortgesetzt über Unrecht bei Schiffbruch zu klagen wie früher.[2]) Endlich raffte sich der Hansetag zu Lüneburg im April 1412 zu neuen Vorschlägen und noch mehr Zugeständnissen auf. Er hielt fest an dem Privileg, das der Hanse Strandrechtsfreiheit zusicherte, stellte aber für die Bemessung des Bergelohns einen eingehenden Tarif gemäß den einzelnen Warengattungen auf, für Tuch und Leinwand z. B. solle der zwölfte, für Kupfer, Eisen, Waldprodukte, Hering, Bier, Mehl, Getreide und Salz der sechste Teil, für am Strande durch die Nordländer als herrenlos geborgenes Gut dasselbe, aber für Aufbewahrung desselben noch ebensoviel und überhaupt doppelt so viel für auf See gefundenes gezahlt werden.[3]) Zu einer Gegenäußerung der Königin hierauf kam es nicht mehr.

In allen übrigen Richtungen konnten die Hansen ihre Privilegien ungehindert und ungeschmälert genießen, und das waren noch reichlich genug, namentlich Zoll- und Abgabenvorzüge. Es ist nicht sehr übertrieben, was der Verfasser der Chronik der nordelvischen Sassen, obendrein zu einer Zeit, als die alte lübisch-dänische Freundschaft sich völlig ins Gegenteil verkehrt hatte, in ehrendem Rückblick auf diese letzte Periode der Regierung Margrethes und ihr Verhältnis zu den Hansen bemerkt: „Bi eren tiden was so grot vrede to water unde to lande, dat en jewelik schipper mochte segelen, wor he wolde ungehindert. Vrede helt se myt den steden, den loven (Treu und Glauben) helt se ungebraken".[4])

---

[1]) HR. 1. V n. 35, vgl. VIII n. 1001, Erslev, Dronn. Margrethe, S. 382f.

[2]) HR. 1. V n. 61 § 10, 11, 62, 74 § 8, 77 § 1, 79, 128 § 4 usw.

[3]) HR. 1. VI n. 69.

[4]) Quellenslg. f. Schlesw.-Holst. Gesch. III S. 98.

Denn verglichen mit der Regierung ihres Großneffen Erich von Pommern, der ihr 1412 auf dem Unionsthrone folgte, mußten die Zustände ihrer Zeit allerdings den Nachlebenden in so schönem und freundlichem Licht erscheinen.

---

5. Die Hanse im Jahrzehnt des Verfassungskampfs in Lübeck und ihre Wiederaufrichtung 1408—1418.

Mit Genugtuung konnte die lübisch-hansische Politik auf ihre Tätigkeit und ihre Erfolge während der letzten 30 Jahre zurückblicken. Überall war die Anerkennung und Sicherung der Rechtsgrundlagen und die Gewinnung weiterer Vergünstigungen für ihren Verkehr im Auslande gelungen. Um dieselbe Zeit hatte der deutsche Handel zum innern Rußland und zu Litauen immer lebendiger werdende Fühlung gewonnen. Fast völlig wurden alle nichthansischen Konkurrenten von den Märkten des Nordens durch die deutschen Händler ferngehalten.

Es war die politische Kraft, welche die junge Verbindung der Städte zu entfalten, die politische Geltung, welche sie sich schnell in der Heimat und im Auslande zu erzwingen wußte, was die Unternehmungslust der hansischen Kaufleute in diesem ganzen fünfzigjährigen Zeitraum in so hohem Maße lebendig erhielt. Seit die Städte Niederdeutschlands sich mit konsequenter Energie an die Stelle ihrer kaufmännischen Genossenschaften im Auslande setzten, eine einheitliche Handelspolitik begründeten, in unermüdlicher Arbeit einen Erfolg nach dem andern vom Auslande für ihre Kaufleute errangen, wuchsen mit dem Bewußtsein der größeren Sicherheit und Achtung in ihrer Kaufmannschaft Eifer und Umsätze des Handels.[1]) Im Hafen Lübecks strömte trotz der stark

[1]) Stieda hat es in den Hans. Gesch. Qu. V, Die Revaler Zollbücher, Einl. S. LIV ff., unternommen, auf Grund der hansischen Pfundzolleinnahmen den Wert des Ausfuhrhandels verschiedener Städte, von Reval, Lübeck, Rostock, Stralsund und Hamburg, für eine Anzahl Jahre zwischen 1362 und 1400 zu berechnen; Zahlen, die durch die Berechnung des Ausfuhrhandels von Danzig,

zunehmenden direkten Verkehrsverbindungen zwischen dem hansischen Osten und Westeuropa noch immer der größere Teil des Außenhandels der Ostseeländer zusammen und erzeugte jene Auswahl und Mannigfaltigkeit der Warenläger in Lübeck, jene Stärke und Überlegenheit des lübischen Handels, jene Anziehungskraft des lübischen Warenmarkts, die andauernd den Norden und das Ostseegebiet hier ganz vorzugsweise Absatz ihrer Waren, Befriedigung ihrer Bedürfnisse suchen ließen.[1])

Besondere Rührigkeit entfaltete auch der Stralsunder Handel. Die Lage der Stadt in nächster Nähe der schonischen Märkte und gerade vor der Ausmündung des Sundes zog einen lebhaften Fremdenverkehr schon früh an und machte die Stadt zu einem Umschlagsplatze zwischen Preußen und Livland und den westlichen Märkten und Händlern. Die exponierte Lage der Stadt wies die Kaufmannschaft ohnehin auf Zwischenhandel und Reederei an. Ohne eine große kommerzielle Bedeutung der Stadt wäre auch der Einfluß der beiden Wulflams innerhalb der Hanse unverständlich.

Für andere bedeutende Hansestädte allerdings werden wir während der letzten Jahrzehnte dieses Zeitraums einen Rückgang ihres Handels anzunehmen haben. Die Kriegspolitik der Mecklenburger und das Unwesen der Vitalienbrüder hatten Rostock und Wismar schwere Wunden geschlagen, den Verkehr aus ihnen verscheucht. Für Wismar bedeutete überdies die Eröffnung der Wasserverbindung von Lübeck zur Elbe 1398 eine schwere Schädigung, denn der große Anteil am Handel mit dem Lüneburger Salz, den Wismar bisher besessen hatte, wurde dadurch schnell und völlig

---

Thorn und Elbing auf Grund des preußischen Pfundzolls für das Jahr 1390 noch hätten vervollständigt werden können; vgl. HR. 1. IV n. 1 § 12, III n. 456 § 3. Jedoch ist es schlechterdings unmöglich, solches Verhältnis zwischen dem Handel Lübecks und Hamburgs, oder Rostocks und Stralsunds anzunehmen, wie die von Stieda berechneten Zahlen fordern. Ist so der absolute Wert dieser sehr zweifelhaft und der relative kaum besser, so muß davon abgesehen werden, sie zu vorschnellen Folgerungen zu verwerten.

[1]) Vgl. noch für ein Jahrhundert später, 1474—1476, die Tabellen bei Lauffer, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr, i. Ztschr. des westpreuß. Gesch.-Vereins 33 S. 12f., noch für das 17. Jahrhundert die Zolltaxe bei Siewert, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck, Hans. Gesch. Qu. N. F. I S. 422—479.

in die Hände der lübischen Kaufmannschaft hinübergelenkt.[1]) Der Handel Dortmunds aber dürfte durch den großen Kampf der Stadt gegen einen mächtigen Bund von Fürsten und Rittern 1388 und 1389 und durch die daraus folgenden lähmenden Finanzschwierigkeiten eine lange und starke Behinderung erfahren haben.[2])

Wenn also auch wohl die Einnahmen der Mehrzahl der Städte in dieser Zeit sich steigerten, so wuchsen doch andrerseits auch die Ausgaben bedeutend, die im Interesse des Handelsschutzes zu Wasser und zu Lande und im Ausland, sowie zur Verteidigung der Selbständigkeit in der Heimat jetzt notwendig geworden waren und es fortan blieben.

Keineswegs unbedenklich begannen sich bereits die Konkurrenzkräfte zu erheben, welche die alte Hegemonie des lübischen Handels zu beseitigen strebten. Lebhaft entwickelten unter der Friedensregierung des großen Winrich von Kniprode die preußischen Städte einen direkten eigenen Verkehr nach dem Westen, besonders nach England, und umgekehrt begannen Engländer, Holländer und andere Westeuropäer sich gerade in den preußischen Städten heimisch zu fühlen. Auch die livländischen, die in allen Beziehungen weit engern Zusammenhang als die preußischen mit Lübeck hatten, nahmen an dieser Veränderung der Handelszusammenhänge teil. Es war eine Frage der Zukunft, welche Stellung die alten Herren des ost-westlichen Verkehrs im nördlichen Europa zu diesen Neuerungen einnehmen würden.

Es waren für jene Zeiten höchst umfangreiche Seeinteressen, die diese Städte zu schirmen hatten. Selbstverständlich ihnen, den Seestädten, fiel in erster Linie die so oft nötige Befriedung der Meere,

---

[1]) Daenell, Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig, i. Ztschr. f. schlesw.-holst. Gesch. 32 S. 396f., auch Gesch. der Hanse, S. 53, 78f.

[2]) Die Etatsberechnungen, die Stieda für eine Reihe von Städten und viele Jahre angestellt hat, die städtischen Finanzen im Mittelalter, Jahrbücher f. Nationalök. u. Statist. III. Folge, 17 S. 1ff., sind ebenfalls mit großer Vorsicht aufzunehmen. Wenn er z. B. als Einnahme Hamburgs 1360 2935 ℔ hamb., vgl. Kämmereirechnungen, herausg. v. Koppmann, I S. 68, anstandslos einsetzt, übersieht er, daß davon 25 % Anleihe waren, die somit nicht mitgerechnet werden durften, und von der Einnahme Hamburgs 1400, die er, vgl. Kämmereirechn. I S. 488, zu 10199 ℔ hamb. angibt, waren doch 25 % Erlös aus Kriegsbeute, womit also ebensowenig gerechnet werden darf. Auch die zunehmende Münzverschlechterung im allgemeinen ist ein Faktor, der nicht übersehen werden darf, u. a. m.

— in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts waren die Vitalienbrüder in der Ostsee die Störenfriede gewesen, im Anfange des 15. waren es die Likendeeler der Nordsee, — zu. Aber an diesen Interessen waren doch mehr oder minder stark und vielseitig trotz des Landverkehrs, der zwischen dem Osten und Westen sich durch Deutschland bewegte, auch die Hansestädte des Binnenlandes in Ausfuhr wie Einfuhr beteiligt. Die Steigerung des Heringspreises z. B. in Zeiten, in denen gestörter Seefriede den Verkehr der Kaufleute nach dem Norden hinderte, führte diese Zusammenhänge den Binnenstädten wiederholt genugsam vor Augen. Alle handelspolitischen Verwickelungen mußten sie ihnen jederzeit deutlich machen. Dennoch fanden die Fragen des Seeverkehrs, des Seeschutzes und der gegen den Norden zu beobachtenden Politik fast ausnahmslos sehr engherzige, gleichgültige Behandlung in deutschen Binnenstädten. Wie schwer und oft unmöglich blieb es überhaupt für die leitenden Städte, auch nachdem man von einer Hanse der niederdeutschen Städte sprach, nachdem man in ihr die Gemeinschaft einer Summe von Interessen begriffen hatte, alle Städte und Gruppen, ja selbst auch nur die sämtlichen seestädtischen zu einmütiger Mitarbeit an den hansischen Aufgaben heranzuziehen. Wie oft erhoben sich die Klagen Lübecks und des Brügger Kontors über die lähmende Uneinigkeit, über die Gleichgültigkeit der Städte gegen Schäden der Genossinnen,[1]) über die infolge davon drohende Minderung des hansischen Ansehens im Auslande.[2]) Namentlich die preußischen Städte beseelte ein egoistischer Sonderungstrieb, der wiederholt unheilvolle Wirkungen für das Gemeinwohl der Hanse nach sich zog. Schroff setzten sie den Mahnungen der Vertreterinnen des „gemeinen Nutzens und des gemeinen Kaufmanns" die Erklärung entgegen, es „were unsir schade czu gros, sulde wir unsir und unsir stete gut so grobelich in den gemenen nutz usgeben".[3])

Schwer war es daher auch, durch die Tagfahrten den Bund und die Gemeinschaftlichkeit der Interessen zum sichtbaren Ausdrucke zu bringen. Wohl hatte in den sechziger Jahren die Neuheit der Einigungsbewegung schnell das Gefühl einer Verpflichtung

[1]) Z. B. HR. 1. III n. 431 § 5, IV n. 350 § 3, V n. 260 § 3, 263.
[2]) Z. B. HR. 1. V n. 385 S. 285 unten.
[3]) HR. 1. IV n. 325.

zur Besendung der Hansetage in den Städten verbreitet; allein 30 Jahre später mußte Lübeck den säumigen und gleichgültigen Mitgliedern mit Strafen drohen und glaubte die schwindende Achtung des Auslandes vor der Hanse mit dem seltenen Zustandekommen allgemeiner Hansetage erklären zu sollen.[1]) Tagfahrten, die einen allgemein hansischen Charakter trugen, waren allerdings sehr selten. Häufiger fanden sich wendische, preußische, pommersche, livländische, süderseeische und niedersächsische Städte zu Beratungen über die Handelspolitik zusammen, sehr spärlich beteiligten sich die Vororte der westfälischen und niederrheinischen Städte, Dortmund und Köln, an Tagfahrten; als wirkliche Hansetage, die alle Städtegruppen vertreten sahen, kann man nur die Versammlung zu Lübeck am 24. Juni 1379, die von 25 Städten besandt war, und die Versammlung zu Lübeck am 15. Mai 1407, auf der 22 Städte vertreten waren, bezeichnen. Die preußischen Städte aber begannen Widerspruch gegen die immer ausschließlichere Abhaltung der Tagfahrten in Lübeck zu erheben.[2])

Erwägt man zu alledem noch, welche Ablenkung und Störung die Leistungsfähigkeit der mächtigsten Städtegruppen erfuhr, der wendischen durch den mecklenburgisch-dänischen Krieg, der preußischen durch die politisch und handelspolitisch besonderen Interessen des Ordens, aber außerdem auch durch die Territorialpolitik anderer deutscher Fürsten, so wird man die gewaltige Menge diplomatischer Arbeit zu würdigen vermögen, die die lübischen Staatsmänner zu leisten hatten, um für die eigene Heimat und die Hanse das zu erwerben bezw. zu behaupten, was sie tatsächlich im Auslande und bei den Bundesmitgliedern durchsetzten.

Was bei dem allgemeinen Überwiegen des lübischen Einflusses in der Verbindung der Städte, des lübischen Handels und seiner Interessen überall im Auslande für das hansische Leben der Verfassungskampf, dem Lübeck seit Beginn des 15. Jahrhunderts entgegenging, bedeuten mußte, das trat schnell aufs grellste nach allen Richtungen hin zutage.

---

[1]) Z. B. HR. 1. I n. 376 § 1, 388 § 1, 400 § 1, IV n. 414, 440, VIII n. 989, IV n. 580, 585 § 4, V n. 372 § 5, 385 Schluß.

[2]) HR. 1. V n. 372 § 6, 374 § 11, vgl. auch n. 674 § 6. Die undatierten sächsischen Beschwerden, HR. 1. VIII n. 1125, die in § 2 denselben Protest enthalten, können nach § 7 erst in die Zeit kurz vor 1430 gehören.

Durch ein anderes für das Deutschtum im ganzen und für seine Machtstellung im Osten schwerwiegendes Ereignis erfuhr die Mißachtung der politischen Kräfte, die hinter dem deutschen Handel bisher gestanden hatten, gleichzeitig noch eine weitere Steigerung; das war der Zusammenbruch des deutschen Ordens vor der vereinigten polnisch-litauischen Macht.

Von zwei Seiten her war nach der Mitte des 14. Jahrhunderts die revolutionäre Flut nach Niederdeutschland, ins hansische Gebiet, eingedrungen, von Flandern und von Oberdeutschland.[1]) Teils hatte sie friedlich wie in Magdeburg schon 1330 oder in langwierigem blutigem Kampf wie in Braunschweig 1374—1380 die Hinzuziehung der Ämter zur Stadtverwaltung herbeigeführt, teils nach manchen Wechselfällen wie in Köln schließlich 1396 die Ratsbesetzung vollständig den Ämtern ausgeliefert, teils nach vorübergegangenen Schwankungen und fehlgeschlagenen Versuchen wie in Bremen 1365—1366, in Hamburg und Lübeck 1376, in Lübeck außerdem 1380 und 1384, in Stralsund 1391—1394 mit einer Festigung des alten aristokratischen Regiments geendet. Unter dem Einflusse der Unruhen begann sich in Bremen, Lübeck, Rostock, Wismar und anderwärts das herrschende Patriziat erst wirklich durchzubilden und fester aneinander zu schließen. Aber was gewichtiger war, — die Hansestädte suchten Verständigung über eine bundesmäßige Bekämpfung der Aufstände, die Hanse als Bund warf sich seit 1366 zur Hüterin der bestehenden aristokratischen Verfassungen auf. Auch in dieser Richtung waren Lübeck und die wendischen Städte durchaus die anstiftenden und treibenden Elemente. Die Aufständischen waren fast durchweg die nach Ämtern organisierte gewerbliche Bevölkerung, die zahlreiche solide Mittelschicht, auf deren physischer Leistungsfähigkeit und materiellem Wohlstande die kriegerische und finanzielle Bedeutung der Städte, in erster Linie allerdings in Ober- und Westdeutschland, aber doch auch in den eigentlich hansischen Gegenden, zum großen Teile beruhte. Ihre Forderungen betrafen in den höchsten Zielen, und diese traten in jedem Aufstande schnell hervor, Beherrschung des Finanzwesens und der Politik der Stadt. Die Kostenfrage der Stadtverwaltung also war das Maßgebende für ihre Aufsässigkeit. Ihr Streben wird noch verständlicher, wenn man sich die in der zweiten Hälfte des

[1]) Vgl. näheres im 3. Buch, III.

14. Jahrhunderts rapide wachsenden Finanzbudgets der Städte vergegenwärtigt, wenn man bedenkt, daß gerade von den minder Vermögenden der Druck stetig steigender Anforderungen am schwersten empfunden wurde.

Auch die lübische Politik arbeitete unter dem hemmenden Drucke der Furcht vor Unruhen der Gemeinde. Nach den achtunggebietenden Leistungen, die das hansisch-lübische Ansehen so glänzend gehoben hatten, zeigte sich seit dem Beginne des 15. Jahrhunderts eine um so mehr in die Augen fallende Zurückhaltung in der Politik Lübecks, die gelegentlich zur Nachgiebigkeit wurde und sowohl dem Auslande gegenüber wie in territorialpolitischen Fragen der deutschen Nachbarmächte Züge von Schwäche zu zeigen begann und anreizend auf die niemals schlummernde Mißgunst der Fürsten wirkte.[1]) Und wenn auch der Rat 1404 sich ermannte, und ein stattliches lübisches Bürgerheer unter Jordan Pleskows Führung tief in Mecklenburg Schrecken verbreitend den Fürsten von Wenden aufsuchte,[2]) so mußte der Rat doch 1406 seiner Bürgerschaft warnend vorhalten, daß man außerhalb Lübecks viel mehr Achtung vor der lübischen Macht habe, als ihr nach ihrem wahren Inhalte zukomme.[3]) Doch die Schulden wuchsen und drückten von Jahr zu Jahr schwerer. Schon 1403 hielt der Rat für nützlich, die Bürgerschaft von der Finanzlage in Kenntnis zu setzen, um sie dadurch für außerordentliche Bewilligungen zur Abtragung der Schulden geneigter zu machen. Damit aber gewann die Gemeinde Oberwasser und drängte nun in fast fünfjährigen, teilweise erregten und gefahrdrohenden Verhandlungen den Rat von einem Zugeständnisse zum andern, bis es sich für ihn um das Höchste handelte, um den Verzicht auf seine Selbstherrlichkeit, auf das Recht der Selbstergänzung. Wiederholt ermahnte der Rat in ernsten und beweglichen Vorstellungen die Bürgerschaft, ihn bei Freiheit, Ehre und Würde zu lassen, womit er von Kaisern und Herren seit alters bewidmet gewesen sei und die zu bewahren er ihnen beschworen habe: „und seht an die Würdigkeit dieser Stadt, die da

---

[1]) Vgl. die scharfe Bemerkung Korners, S. 359 § 1135 (5), den Ausspruch des Lübecker Rats selbst gegenüber der Bürgerschaft, Städtechron. 26 S. 417 oben.

[2]) Korner, S. 101 f. § 779, S. 367 § 1166.

[3]) Städtechron. 26 S. 402 § 50.

ein Haupt ist der Hansestädte, wohin sie mit großen Kosten und Mühen gelangt ist, daß die nicht vernichtet werde, denn unheilbaren Schaden werden Rat und Stadt nehmen, wenn der Rat nicht, wie es doch die Räte allgemein in den andern Städten genießen, das Vertrauen der Bürgerschaft besitzt." Er wies auch darauf hin, daß eine so vollständige Umwandlung der Verfassung die Gültigkeit aller mit fremden Mächten geschlossenen Verträge aufheben werde und daß dies um so bedenklicher werden müsse, wenn wie zu erwarten der deutsche König die Tat der Bürgerschaft mit der Achtserklärung beantworten und den ihm befreundeten und verwandtschaftlich verbundenen nordischen Herrscher, König Erich, zu feindlichem Verhalten gegen die Stadt anregen werde.[1]) Nichts konnte ihm helfen, die alte Herrlichkeit zu behaupten. Da verließen im Frühjahr 1408 von den 23 Mitgliedern des Rats 15 mit den Ihrigen die Stadt und gingen in die selbstgewählte Verbannung zu den politischen Freunden nach Hamburg und Lüneburg. Es waren die Staatsmänner Lübecks und der Hanse: die vier Bürgermeister, an ihrer Spitze Heinrich Westhof und Jordan Pleskow, und unter den Ratsherren auch der künftige Erbe von Pleskows überlegenem Ansehen innerhalb der Hanse wie im Auslande, Heinrich Rapesulver.[2]) Doch zeigte sich der größere Takt und die bessere Schulung der lübischen Bevölkerung im Vergleich mit den wüsten Aufstandsszenen anderer Gemeinden darin, daß trotz aller auch hier vorliegenden Verhetzung und Erbitterung die Gemeinde und ihre Leiter Maß hielten in der Behandlung der Gegner.[3])

Beide Parteien wandten sich um Unterstützung ihrer Sache an den Herrn der Stadt, den deutschen König. Es war Ruprecht von der Pfalz, ein Herrscher, der im Reiche nur wenig Beachtung zu erringen vermocht hatte, dessen Anerkennung auch der alte Rat Lübecks ebenso wie die Zahlung der jährlichen Reichssteuer unterlassen hatte. Beides machte sich der neue Rat zunutze und verpflichtete sich damit den Herrscher. Aber das diplomatische Geschick des Jordan Pleskow, Reiner van Calven und Heinrich Rapesulver, die ihn des öfteren in seiner Residenz Heidelberg aufsuchten,

[1]) Städtechron. 26 S. 412 § 11, 414 n. 18, 416 n. 21.

[2]) Städtechron. 26 S. 423.

[3]) Z. folg. vgl. Wehrmann, Der Aufstand in Lübeck 1408, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878 S. 115 ff.

gewann den König schnell, während der neue Rat durch Zuwiderhandlung gegen die Entscheidung des Reichshofgerichts, welches am 28. Juni 1409 die unverkürzte Wiederherstellung des alten Rats verfügte und durch dauernde Nichtbeachtung der Vorladungen zu Reichshofgerichtsverhandlungen seine Sache ebenso schnell wieder verdarb. Die Schadenersatzansprüche des alten Rats in Höhe der sehr bedeutenden Summe von 4000 M. Gold wurden von Ruprecht anerkannt, ihre Eintreibung erlaubt; am 21. Januar 1410 die Reichsacht über die Stadt verhängt. Der Tod Ruprechts am 10. Mai und die zwiespältige Königswahl hinderten jedoch die Vollstreckung und brachten einen längeren Verzug in die ganze Angelegenheit.

Die Tatsache des lübischen Aufstands aber rief in erster Linie die Besorgnis der andern Hansestädte wach, die aus dem bösen Beispiele eine Ermutigung für die eigenen unzufriedenen Bevölkerungselemente befürchteten. Auch von fortschreitender Erschlaffung sahen sie durch den politischen Zusammenbruch der leitenden Stadt das Bundesleben bedroht; durch wachsende Übergriffe des Auslands die hansischen Privilegien gefährdet. Schon seit Anfang April 1408 suchten Hamburg und die wendischen Städte durch Vermittlung Lüneburgs und direkt die sächsischen Städte zu gemeinsamen Schritten in der lübischen Sache, zu Vorstellungen beim deutschen Könige zu veranlassen. Nachdrücklich rief Hildesheim schon am 27. Mai Ruprechts Hilfe an und begründete sein Gesuch damit, daß die Erniedrigung des lübischen Ansehens nicht allein für Lübeck selbst, sondern auch für das Reich, für „land unde lude“, ewiges Verderben nach sich ziehen werde. Und am 20. Juni setzte der wendische Städtetag zu Hamburg dem Könige in ganz ähnlicher Weise die Bedeutung der Umwälzung in Lübeck für Niederdeutschland, für die Hansestädte und den deutschen Kaufmann auseinander.[1]) Die wahrhaft hansische Bedeutung des in Lübeck eingetretenen Ereignisses aber wurde von niemand klarer erkannt und gewürdigt als von dem hansischen Kontor in Brügge. Allen guten Landen und Städten, besonders aber den Hansestädten und dem hansischen Kaufmanne sowie Lübeck selber prophezeite es in seinem großen Warnungsschreiben, das es an die hansestädtischen Gruppen richtete, großes Verderben infolge der Zwietracht

---

[1]) HR. 1. V n. 497, 514, 521, 556—558, 560.

zu Lübeck. Darum riet es den Hansestädten, sich zusammenzutun und eine Versöhnung in der Stadt zu vermitteln, und erinnerte sie daran, daß Lübeck seit lange eine Hauptstadt der Hanse gewesen sei und den Kaufmann, wo es nottat, allüberall verantwortet und beschirmt habe. Schließlich bat es sie, weil der Kaufmann im Auslande sich mit seinen Gebrechen gewöhnlich an Lübeck gewandt und Lübeck darum zu vielen Zeiten die gemeinen Hansestädte zusammenberufen habe zur Wahrung der Rechte der Hanse und des Kaufmanns, ihm nach umsichtiger Erwägung eine andere Stadt anzuweisen, der er seine Wünsche und Gebrechen, die zurzeit groß und für die Hanse von Bedeutung seien, vortragen könne.[1])

Auch der alte und der neue Rat Lübecks suchten auf die Haltung der Städte Einfluß auszuüben. Der alte Rat verlangte von den Hansestädten und vom Orden, den neuen nicht anzuerkennen, sich der Vermittlung anzunehmen, sich beim König zu verwenden.[2]) Auch Wulf Wulflams, des entschiedensten Vertreters selbstherrlicher Ratsgewalt, bediente er sich zu seinen Werbungen. Doch die livländischen und preußischen Städte und der Orden nahmen eine sehr zurückhaltende Stellung zu denselben ein, sie wollten sich anscheinend für eine Verständigung mit dem neuen Rate vollständige Freiheit vorbehalten. Energisch dagegen traten sächsische Städte für die Rechte des alten Rats wie beim Könige so überhaupt ein.[3]) Selbst in fürstlichen Kreisen erweckte das Schicksal der Ratsmitglieder ehrliches Mitleid. Pfalzgraf Ludwig bei Rhein, König Ruprechts Sohn, gab ihm sympathischen Ausdruck: „Wir habe in der warheit sunderliche mitliden mit in und ist uns leyde, das solich erber lute, de ire tzit so loblich und erberlich herbracht haben, mitsampt iren wyben und kindern in erbeyt, jamer und armut gestoßen werden.“[4])

Der neue Rat aber suchte seine auswärtigen Helfer in den Ämtern der anderen Städte; an die Hamburger, die Lüneburger, die Göttinger wandte er sich mit seinen Schreiben; die Rostocker und Wismarer bearbeitete er durch Sendboten. Der Erfolg war groß. Wismar und Rostock lehnten im November 1409 Unter-

---

[1]) HR. 1. V n. 675—678.
[2]) HR. 1. V n. 499, 500; 483, 559, 562, 584, 585, 587, 599, 602, 603, 652.
[3]) HR. 1. V n. 508, 483, 576 § 9, 588—592.
[4]) HR. 1. V n. 687.

stützung des alten Rats ab. Im Frühjahr 1410 führte die Gemeinde in beiden Städten eine dem Vorgehen der lübischen entsprechende Umgestaltung des Rats und der Ratsverfassung herbei. Schon am 20. April schlossen dann Lübeck, Wismar und Rostock ein Bündnis auf fünf Jahre.[1]) Noch weiter verbesserte sich die Stellung des neuen Rats, als am 9. August 1410 auch in Hamburg ein Sechzigerausschuß durch Vertrag mit dem Rate Einfluß auf die Ratsgeschäfte gewann und den Rat nötigte, die Mitglieder des alten lübischen, die sich nach ihrem Wegzuge aus der Heimat in Hamburg niedergelassen hatten, auszuweisen.[2]) Im Spätherbste 1409 war überdies der mächtige Wulf Wulflam durch Blutrache zu Tode gekommen,[3]) und ein Ersatz dieser in hansischen Dingen so einflußreich gewesenen Persönlichkeit fehlte.

Von einer der wendischen Ostseestädte also war ein Anstoß zur Sammlung der Hanse, zur Übernahme ihrer Leitung nicht zu erwarten. Bisher hatte Hamburg wie selbstverständlich eine führende Rolle gespielt; es hatte die Städte zu Tagfahrten entboten, in seinen Mauern hatten sich die lübischen Ratsmitglieder aufgehalten und in der Bearbeitung hansischer Fragen den Hamburger Rat unterstützt. Das Gesuch des Brügger Kontors beantwortete auf Antrag der preußischen Städte der Städtetag zu Hamburg am 20. April 1410 damit, daß er das Kontor anwies, sich künftig mit seinen Beschwerden und Gesuchen an Hamburg wie bisher an Lübeck zu wenden. Zwei Jahre später bestätigte der große Hansetag zu Lüneburg diese Verfügung und Hamburg nahm das Amt an, wenn ihm Lüneburg, wohin sich nach ihrer Ausweisung aus Hamburg die lübischen Ratsmitglieder gewandt hatten, als Beirat zur Seite stehen wolle. Für den Fall, daß Hamburg durch seine Gemeinde an der Ausübung der hansischen Pflichten gehindert werde, sollte Stralsund an seine Stelle treten. Tatsächlich jedoch wurde Lüneburg die führende Stadt sowohl durch seinen Zusammenhang mit der großen sächsischen Städtegruppe als auch

[1]) HR. 1. V n. 515—519, 588—592, 626 § 13, 717, 718 (gedr. Hans. UB. V n. 942), Lange, Rostocker Verfassungskämpfe, Prog. Rost. 1888 S. 11f., Crull, Ratslinie der Stadt Wismar, Hans. Gesch. Qu. II S. 49.

[2]) HR. 1. V n. 559, 585, 599, 652, 683, Koppmann, Der erste hamburgische Rezeß, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1887 S. 10ff.

[3]) Zwischen dem 13. September u. 24. November, HR. 1. V n. 695, 696, Fock, Rügensch-pomm. Gesch. IV S. 109.

durch die Anwesenheit des alten lübischen Rats in seinen Mauern.[1])

War somit diese Verfassungs- und Geschäftsordnungsfrage geregelt, so blieb doch gleichwohl das Bundesleben aufs äußerste geschwächt. Lübeck, Rostock und Wismar hatten ihre Stellung in der Hanse, ihren Einfluß auf die Erledigung hansischer Geschäfte verloren, der diplomatische Verkehr mit ihnen war abgebrochen. Die preußischen Städte waren seit dem polnischen Kriege 1410 jahrelang vollauf mit ihrem Verhältnis zum Hochmeister und zu Polen beschäftigt, die süderseeischen hatten 1407 zum letzten Male einen Hansetag besucht. Aber nun, da der leitende Einfluß der wendischen Städte auf die Hanse hinweggefallen war, zeigte es sich, daß das Interesse an der Hanse auch im Binnenlande lebendig war, lebendiger als aus seinem spärlichen Besuche der Hansetage, aus seiner zur Schau getragenen Gleichgültigkeit oder gar Widersetzlichkeit gegen die von den Seestädten angeordnete Politik geschlossen werden konnte. Der Lüneburger Hansetag am 10. April 1412 wies mit 24 teilnehmenden Städten eine starke Besendung auf, davon waren Binnenstädte zwischen Rhein und Elbe, eingerechnet Lüneburg selbst, gerade die Hälfte: Köln und Dortmund, Goslar und Braunschweig, die bisher fast die einzigen Binnenstädte auf Hansetagen gewesen waren, außerdem aber Wesel, Münster, Osnabrück, Hildesheim, Hannover, Salzwedel, Magdeburg. Erst der politische Zusammenbruch der wendischen Gruppe, der in allen Fragen, in denen sie früher gemeinschaftlich gehandelt hatte, immer greller zutage trat, ermöglichte es ihnen und zwang sie zugleich, mit größerem Eifer sich der Lösung der mannigfaltigen hansischen Aufgaben anzunehmen. Unter diesen stand die Regelung des Verhältnisses zwischen der Hanse und Lübeck an erster Stelle. Der Eingriff der neuen Reichsgewalt ließ diese Frage gerade jetzt wieder brennend werden.

Die Geltendmachung der Reichsacht und der Schadenersatzansprüche des alten Rats durch fürstliche Gewalten schwebten seit 1410 drohend über Lübeck. Aber mit Waffengewalt, mit Geld, mit freundschaftlicher Verständigung wußte der neue Rat diese Gefahren

---

[1]) HR. I. V n. 674 § 5, 705 § 13, vgl. n. 644, VI n. 48, 112, n. 68A § 18, B § 12; wie berechtigt die Klausel wegen Hamburgs war, zeigte sich im Verlauf des Hansetags, das. A § 7, B § 18, 19.

abzuwenden, seinen Bürgern die Freiheit des Verkehrs durch die Umlande zu wahren.[1]) Bedenklicher schien die Haltung des Auslandes für den lübischen Handel werden zu sollen. Gegen die Reichsacht gewährten keine Privilegien Schutz. Holland drohte der Reichsacht und dem alten lübischen Rate Genüge tun zu wollen; von Frankreich und England, von Burgund und Brabant stand nach der Ansicht des Brügger Kontors das gleiche zu befürchten. Ein friedloser Zustand für den hansischen Kaufmann im Auslande war damit überhaupt in Aussicht.[2]) Diese Stimmung des Auslandes suchte der alte Rat, immer auf dem Posten, wo es mit ehrenhaften Mitteln für seine Sache zu wirken galt, auszunutzen. Am 17. Februar 1411 erschienen Jordan Pleskow und Klaus van Stiten[3]) vor dem Brügger Kontor und verlangten seine Zustimmung zur Ausführung des Hofgerichtsurteils, d. h. zum Arrest auf das dort auf dem Stapel lagernde lübische Gut. Dasselbe Gesuch trugen sie den flandrischen Leden und dem Herzoge von Burgund vor. Zwar willigten sie in einen Aufschub bis zum 31. Mai, aber das Kontor, das mit seinen Sympathien durchaus auf seiten des alten Rats stand, teilte Lübeck und den Hansestädten mit, daß es keine Macht habe, die Lübecker gegen des Kaisers Recht und Acht zu verteidigen, und daß der gemeine Kaufmann nicht mitverderben dürfe um des lübischen willen. Und der Herzog und die Lede begehrten von Lübeck Aussöhnung mit dem alten Rate.[4]) Schon war Jordan Pleskow diesen Schreiben nach dem Osten vorausgeeilt. Am 28. März ersuchte er den Hochmeister und seine Städte in Elbing um ein Verbot des lübischen Handels im Ordenslande. Aber der Hochmeister und ihm folgend seine Städte waren nur zu freundlich mahnenden Schreiben, die Lübeck Aussöhnung mit dem alten Rate anrieten, zu bewegen. Der Orden fühlte sich dem neuen Rate, der ihn durch Truppensendungen in seinem Kriege gegen Polen ge-

---

[1]) HR. 1. V n. 595, 610, 611, Wehrmann, Aufstand in Lübeck, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878 S. 124f. (wozu jetzt Städtechron. 26 S. 439f.), 128f. Hans. UB. V n. 990 u. Anm. 1; Herzog Bernhard von Braunschweig-Lüneburg blieb Anhänger des alten Rats. HR. 1. V n. 688.

[2]) HR. 1. V n. 685, 690a, 686, 689.

[3]) Nicht Reiner van Calven, wie Wehrmann a. a. O. S. 131 angibt, HR. 1. V n. 690a, VI n. 27.

[4]) HR. 1. V n. 690a—694, VI n. 27—31, Hans. UB. V S. 518 Anm. 2.

wonnen hatte, verpflichtet und hoffte noch auf weitere Unterstützung durch ihn.[1])

In Lübeck aber erweckten die Reichsacht und die Schritte des alten Rats Beunruhigung. Die großen Handelsherren des russisch-flandrischen Verkehrs, die Brüder Hildebrand und Siegfried Vockinghusen, Peter Karbow, Heinrich Slyffer, Tilman Brekelvelde u. a., erwarben für sich und ihren Handel besondere, sichernde Geleitsbriefe vom deutschen Könige.[2]) Und wie das Vorgehen des alten Rats in Brügge die Hansestädte und die Kaufmannschaft in Bewegung brachte,[3]) so hielt es auch der neue Rat Lübecks in dieser schwersten Bedrohung für nötig, endlich aus seiner Regungslosigkeit herauszutreten. Er ersuchte seinen Gönner, den Herzog Heinrich von Braunschweig, um Fürschreiben an den Herzog, die Lede, das Kontor. An das letztere wandte er sich auch selbst in herrischem Tone, begehrte die Beschirmung des lübischen Kaufmanns, drohte ungeschickt und töricht genug, sonst dem gemeinen Kaufmann seine in Lübeck aufbewahrten Privilegien entziehen, d. h. die Hanse verhansen zu wollen! In würdiger Weise wies das Kontor ihn zurecht.[4]) Da sandte der neue Rat zwei Mitglieder nach Brügge, nicht um mit dem Kontor zu unterhandeln, sondern um innerhalb der Genossenschaft Zwietracht zu säen, um zu drohen und anmaßende Forderungen zu stellen. Die Art, wie die Gesandtschaft sich ihres Auftrags entledigte, überbot sogar noch, was der neue Rat bisher an Proben seiner politischen Unfähigkeit, seines Mangels an diplomatischem Takt beigebracht hatte. Nur den Erfolg hatte die Sendung, daß der neue Rat sich offenkundig bloßgestellt hatte.[5]) Doch scheint es das Brügger Kontor gewesen zu sein, das in seiner Einsicht in die Unmöglichkeit, lübische und hansische Interessen ohne schwere Schädigung der letzteren zu scheiden, den alten Rat vermochte, auf seinen Arrestforderungen nicht zu bestehen.

Da machte am 21. Juli 1411 eine nochmalige Wahl Sigmund

---

[1]) HR. 1. V n. 698 § 12, 13, 16, 699, 700, vgl. VI n. 11—13, 32.

[2]) HR. 1. V n. 679—682, es sind dieselben lübischen Kaufherren, die am häufigsten auch in den von Stieda bearbeiteten hansisch-venetianischen Handelsbeziehungen vorkommen, vgl. dort die Register.

[3]) HR. 1. VI n. 21, 22, 16 § 1—3, 17—19.

[4]) HR. 1. V n. 25, 26, 33.

[5]) Hans. UB. V n. 1022, Wehrmann a. a. O. S. 131f.

zum alleinigen deutschen Herrscher. Ohne Zögern wandte sich der alte Rat durch Jordan Pleskow, Reiner van Calven und Heinrich Rapesulver an ihn nach Ofen und gewann ihn für sich. Am 12. Februar 1412 erging eine königliche Ladung an den neuen Rat auf den 25. Juli. Die Hanse wurde um Mitbesendung des Verhandlungstags ersucht. Die Wiederaufnahme des Verfahrens durch Sigmund äußerte ihre Wirkungen ebenso in dem Zustandekommen wie in den Beschlüssen des großen Lüneburger Hansetags. Die Besendung des von Sigmund angesetzten Verhandlungstags wurde von ihm beschlossen.[1]) Der Ton gegen Lübeck und seinen Städteanhang wurde energischer und die Zurückhaltung größer. Es kam Lübeck völlig überraschend, daß sein Verfassungsstreit als erster und wichtigster Gegenstand auf die Tagesordnung gesetzt, daß den Vertretern Lübecks, Rostocks und Wismars von der Versammlung Sitz und Stimme inmitten der anderen Städteboten verweigert wurden. Ein nachdrücklicher Vermittlungsversuch des Hansetags scheiterte jedoch wie alle früheren. Da beschloß er den Ausfall der von Sigmund eingeleiteten Verhandlung abzuwarten und wenn bis zum 11. November die Reichsacht nicht aufgehoben sei, dieser und den Anträgen des alten Rats Folge zu geben, nämlich: „dat denne de stede de van Lubeke myden willen also vorachtede unde henselose lude". Die preußischen und livländischen Städte versagten ihre Zustimmung dazu, die Gemeinde Hamburgs überhäufte den Hansetag mit Vorwürfen, aber das schnelle und scharfe Auftreten seiner Boten nötigte sie zu Entschuldigungen.[2])

Der Ofener Tag jedoch wurde vom neuen Rate ignoriert, und so erklärte Sigmund den alten für rechtmäßig und wies die Hanse an, ihm zu seinem Rechte behilflich zu sein. Aber diese Erklärung hatte nur den Wert einer vorläufigen Meinungsäußerung des Reichsoberhaupts. Eine Bestätigung der Erlasse seines Vorgängers fügte der König nicht hinzu, die bereits entworfene Oberachtserklärung gegen Lübeck verkündete er nicht.[3])

So kam es schließlich weder zur Ausführung der Reichsacht, noch des Arrests, noch der Verhansung. Vom Könige geschah

---

[1]) HR. 1. VI n. 100—104, 68 A § 27, B § 5, 21, n. 107—111, 113.

[2]) HR. 1. VI n. 68 A § 5, B § 20, 97 § 4, 113; n. 68 A § 7, B § 18, 19, 72—74.

[3]) HR. 1. VI n. 105, 111, vgl. n. 262 § 16.

nichts, seinem Urteil, von den Hansestädten nichts, ihren Drohungen Nachdruck zu geben. Die Hanse der Städte schien nicht mehr vorhanden, da das Haupt fehlte und seine leitenden Staatsmänner den festen Boden der Heimat unter den Füßen verloren hatten. Abwartend blieb die Haltung des Ordens; Anträge Stralsunds auf Maßregeln gegen den lübischen Handel in seinen Landen beantwortete er mit freundlichen Schreiben an Lübeck, worin er um weitere Unterstützung gegen Polen bat.[1]) Das große Ereignis, das ihn ausschließlich fesselte und in seinen Grundfesten erbeben machte, war der endlich ausgebrochene Krieg mit Polen und seine Niederlage in demselben.

Auf die Zeiten Winrichs von Kniprode, der von 1351—1382 die Hochmeisterwürde innehatte, blickte man, was die innere Kraft und Blüte des Ordens, die Zahl bedeutender Persönlichkeiten, das äußere Ansehen anbelangte, im Orden bald zurück wie auf ein goldenes Zeitalter. Der Hochmeister, ein herrlicher Mann in seinem Äußern, aller Weisheit und Rates voll; die Gemeinde der Ordensbrüder eine Aristokratie im edelsten Sinne, darunter so viele hervorragende Leute, daß man in jedem Konvent einen oder zwei als würdig des Hochmeisteramts durch Weisheit und Rechtlichkeit hätte namhaft machen können. Auch die fremden Kriegsgäste, Fürsten und Herren, die zum Heidenkampf und zur Erlangung ritterlicher Ehren durch des Hochmeisters Hand fast Jahr für Jahr ins Land zogen, nahmen diesen Eindruck mit sich hinweg. Unter ihnen ging das Wort: „Willst du dich als klug erweisen, so täusche die Herren von Preußen“. Die erprobten Männer dieser alten Zeit hielten auch die Gebote Gottes in Zucht und Frömmigkeit und waren eifrig in seinem Dienste. Das alles wurde seitdem von Tag zu Tag schlechter, und Ungemach, Vergewaltigungen und Nachstellungen durch heidnische und christliche Herrscher waren die traurige Folge für das Land. So stellte sich denen, die in den harten, trostlosen Zeiten unaufhörlichen Kriegslärms und steigenden Elends im Ordensstaate lebten, die gute alte Zeit seines Glanzes, seiner Macht und Herrlichkeit dar.[2]) Nicht alles mochte den

[1]) HR. I. VI n. 118 § 3, 121. Zu beachten ist das auffallende Zusammenschrumpfen des Materials während der Jahre 1413—1415.

[2]) Vgl. die ältere Hochmeisterchronik i. Script. rer. Prussic. III S. 599 ff., auch Töppen, Akten der Ständetage Preußens, III S. 174 unten.

Zeitgenossen selbst so leuchtend erschienen sein. Zu leugnen ist dennoch nicht, daß der Orden im selben Zeitraume den Höhepunkt erreichte, in dem die deutschen Städte sich zur Hanse zusammenfanden und sich Geltung als politische Macht erzwangen. Um so mehr hob sich Winrichs Regierung als das goldene Zeitalter von den folgenden ab, weil bald nach seinem Tode in den äußeren Verhältnissen des Ordens Umstände eintraten, in den inneren aber Bestrebungen lebendig wurden, die einen beginnenden Rückgang ankündigten.

Großfürst Wladislaw Jagiello von Litauen wurde 1386 Christ und vereinigte durch seine Heirat mit der polnischen Erbin Hedwig gleichzeitig Polen mit Litauen. Dem polnischen Adel, der ihn auf den Thron hob, mußte er eine umfangreiche Selbstherrlichkeit zugestehen [1]) und die Erfüllung seines nationalen Wunsches, Wiederaufnahme des Kriegs gegen den Orden, versprechen. Als Herrscher in Litauen mit großfürstlicher Würde setzte Wladislaw seinen Vetter Witold ein. Indem auch Litauen das Christentum annahm, wurde der Kampf gegen die Heidenschaft und die Feinde der Christenheit, auf dem der Ruf und das Ansehen des Ordens beruhte, illusorisch. Die enge Vereinigung der beiden Mächte des Hinterlands, die bisher einander in Feindschaft gegenübergestanden hatten, bedrohte fortan fast unablässig den Orden mit Krieg. Es wurde das Hauptziel der Ordenspolitik, durch immer neue Wendungen denselben zu verhindern. Zugleich suchte er vermittelst seiner großen Geldmittel durch Erwerbung wichtiger Grenz- und Verbindungsgebiete seine Stellung zu verstärken. Er erwarb Schievelbein schon 1384, Dobrin 1392, Samaiten durch Vertrag mit Witold 1398, Dramburg und Falkenburg 1400, die Neumark 1402. Wiederholt, jedoch vergeblich erhob Polen Einspruch. Hochmeister Konrad von Jungingen, der von 1393—1407 regierte, wußte immer mit virtuoser Geschicklichkeit einem drohenden Angriffe Polens vorzubeugen. Doch nicht jedermann im Orden verstand seine Kunst zu würdigen. Es gab Heißsporne genug unter den jüngeren Mitgliedern, und auch des Meisters Bruder Ulrich gehörte zu ihnen, die mit Entschiedenheit den Krieg gegen Polen forderten. Eine Geringschätzung der polnisch-litauischen Macht griff unheildrohend Platz, eine nervöse Gereiztheit gegen jede Regung in Polen begann,

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 313 oben.

Spott und Tadel über die Friedenspolitik des Hochmeisters wurden laut. Nach des Meisters Tode gewann diese Kriegspartei die Oberhand, zum Nachfolger wurde sein Bruder Ulrich von Jungingen gewählt; umsonst hatte der Verstorbene vor dieser Wahl gewarnt.[1])

An Herausforderungen ließ es Polen allerdings auch jetzt nicht fehlen, wurde jedoch völlig überrascht, als der Orden 1408 plötzlich den Frieden aufkündigte und angriff. Das Schicksal der Dobriner Besatzung, die, Männer und Weiber, von den Ordenstruppen verbrannt wurde, kennzeichnete die schonungslose Wildheit des Kampfes.[2]) Noch einmal aber trat ein Aufschub des Entscheidungskampfes ein, indem der deutsche König Wenzel dazwischen trat und einen Frieden bis zum 24. Juni 1410 vermittelte. Die Zwischenzeit benutzten sowohl Polen als auch der Orden zu den umfassendsten Rüstungen. Auf den großen Märkten in Breslau, Prag, Wien, Schweidnitz, Liegnitz ließ der König die zu Kriegszwecken nötigen Ankäufe machen.[3]) Aus dem ganzen Osten sammelte er seine Hilfsvölker. Beide Mächte bearbeiteten die westeuropäischen Höfe durch Gesandtschaften, aber mehr als unverbindliche Sympathiekundgebungen für seine Sache erzielte der Orden nicht.[4]) Ende Juni 1410 fiel König Wladislaw mit gewaltigem polnisch-litauischem Heere unter unmenschlichen Greueln ins Ordensland ein. Am 15. Juli kam es an den Quellen der Drewentz bei Tannenberg zur Schlacht, die mit der vollständigen Niederlage des Ordens endete; Ulrich von Jungingen selbst fiel. Erst am 25. Juli langte Wladislaw vor der Marienburg, der Hochburg des Ordens, an.[5])

---

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 11 c. 43, S. 625ff., S. 319, IV S. 56; zur Unterschätzung der polnisch-litauischen Macht HR. 1. VIII n. 234.

[2]) Script. rer. Prussic. III S. 301f.

[3]) Script. rer. Prussic. III S. 313.

[4]) Trotz des Ausspruchs des Königs Heinrich IV. von England, HR. 1. V n. 639, 640.

[5]) Die Niederlage machte in Europa ähnliches Aufsehen wie die von Nikopolis 1396, die Sigmund durch die Türken erlitt. Beide Male begaben sich die Ritterheere wichtiger taktischer Vorteile, befangen in den Vorstellungen und Bräuchen turnierartig geordneten Kampfes. — Die Verluste müssen auf beiden Seiten entsetzlich gewesen sein. Allein das Aufgebot Elbings ließ 550 Bürger und Wappner auf dem Platze; es war überdies eine für Elbing enorm große Streitmacht gewesen; Töppen, Elbinger Antiquitäten I S. 95, 98, Script. rer. Prussic. III S. 400. — Aus der Chronik des Thom. Walsingham spricht sogar Genugtuung über die Niederlage, Script. rer. Brittan. 28. 1. II

Und nun begab sich etwas Wunderbares. Binnen Monatsfrist huldigten dem Könige die vier Bischöfe Preußens, von Ermland, Kulm, Samland und Pomesanien. Der preußische Landadel, die großen Städte des Landes halfen die Ordensbrüder verjagen und schwuren ihm Treue. Wie etwas Fremdes, wie eine Last warfen sie die Herrschaft des Ordens von sich.

Sie war den Untertanen immer fremd geblieben. Aus der Fremde kamen die Brüder des Ordens, der einheimische Adel fand keine Aufnahme in ihn. Im Vergleich mit seinen Standesgenossen in Deutschland war seine Lage sehr gebunden und unbehaglich. Auch für die Städte des Ordens bestand ein entsprechendes Verhältnis. Die festgefügte Verfassung, die zugleich eine politisch-militärische und eine wirtschaftliche war, ließ den Orden die volle Herrschaft und Kontrolle über seine Städte festhalten, als in vielen anderen deutschen Territorien längst die Macht der Landesherren auf ein sehr geringes Maß von Rechten herabgesunken war. Die reiche Summe seiner Einkünfte und das wohlgeordnete System seines eigenen Handels mit dem Auslande erhielten ihn im Besitze frei verfügbarer Geldmittel und sicherten ihm die Unabhängigkeit von seinen Ständen. Die Entwicklung der ständischen Freiheit war also im Ordenslande um über anderthalb Jahrhunderte hinter derjenigen des übrigen Deutschlands, z. B. der Mark Brandenburg, zurück. Das Vorbild der westlichen Standesgenossen aber verfehlte seinen Eindruck auf Adel und Städte in Preußen nicht und ließ Wünsche nach gleicher Freiheit heranwachsen, die schließlich nur noch auf die erste große Schwächung der Ordensmacht warteten, um sich Anerkennung zu erzwingen. Und wieviel größere Erbitterung mußte sich bei den Ständen ansammeln, da die Ordensherrschaft noch in einer Reihe einzelner Fragen ihre Übermacht ohne Rücksicht auch auf die gerechten Beschwerden der Untertanen zur Anwendung brachte.

S. 284 f. — König Sigmund nennt, Script. rer. Prussic. III S. 403, die Marienburg: cor terre . . in quo thesaurus eorum habetur. Dieser Ordensschatz genoß sagenhaften Ruhm. Gilbert de Lannoy, der 1413 sich in Preußen aufhielt, sagt, Script. rer. Prussic. III S. 444 c. 25, von der Marienburg, sie enthalte den Schatz und die Stärke Preußens, sei jederzeit zum Unterhalt für 1000 Mann auf 10 Jahre, bezw. 10 000 auf ein Jahr verproviantiert. Nach das. S. 282 ergab für 1406 die Messung der in Marienburg lagernden Getreidevorräte die gewaltige Menge von 3135 Last Korn!

Der Eigenhandel, den der Orden mit einem besonderen Beamtenpersonal seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts zu entwickeln begann, hatte seine Zentralstellen in den beiden Großscheffereien Marienburg und Königsberg. Die erstere war zunächst auf das Getreide der Weichselländer, die letztere auf den Bernstein des Samlands basiert. Ihr Handel diente ursprünglich der Befriedigung der Ordensbedürfnisse. Wachsende Erträge und Geldmittel führten ihn aber namentlich unter Winrichs und seiner Nachfolger Regierung darüber hinaus zur Entwicklung eines landesherrlichen Handels in großem Maßstabe mit allen Waren des west-östlichen Verkehrs. Die Königsberger Zentrale hatte ihre Lieger vor allem in Lübeck und Brügge, wo der Bernstein an die dortigen Paternostermacherämter abgesetzt wurde, andererseits in Lomberg eine Niederlage, wo er Abnehmer an den armenischen und italienischen Kaufleuten hatte. Der Handel der Marienburger Zentrale war noch erheblich ausgebreiteter. Sie hielt ebenfalls in Brügge, aber auch in Schottland und England ihre Lieger. Sie beteiligte sich an Reedereigeschäften und ließ Schiffe für sich bauen, deren wachsende Größe seit der Wende des 14. Jahrhunderts wichtigen Einfluß auf den Privatschiffsbau in Preußen auszuüben begann.[1]) Die auswärts eingehandelten Waren ermöglichten dem Orden, daheim einen sehr bedeutenden Detailhandel zu treiben. Außerdem lieh er seine wachsenden Kapitalien gegen Zins trotz des kirchlichen Verbots aus und legte sie in verschiedenartigen Unternehmungen im Lande an. In seinen drei größten Handelsstädten Thorn, Elbing und Danzig erbaute er sich seine eigenen Speicher und Anstalten.

Die lange Friedenszeit beförderte den Ausbau des preußischen Landes, das Aufblühen von Handel und Verkehr sowohl des Ordens wie seiner Städte ganz ungemein. Im Jahre 1396 arbeitete die Königsberger Schefferei mit einem Kapitale von 30000 M. preußisch, 1406 betrug es 77000 M. insgesamt. Das der Marienburger betrug 1404 52000 M. preußisch. Und da die folgenden Jahre für den hansischen und so auch für den Ordenshandel im Westen sehr günstig waren, insbesondere infolge der Teuerung 1408 und 1409,[2]) so dürfte die Marienburger Großschefferei damals rechts große Einnahmen erzielt haben. Wenn daher der Hochmeister in den trübsten

[1]) Vgl. im dritten Buch, II. 1. Kap.

[2]) Vgl. im zweiten Buch, II. 1. Kap.

Zeiten um die Mitte des 15. Jahrhunderts den furchtbaren Rückgang des Ordenshandels seit 1410 beklagte und wehmütig der Zeiten gedachte, da die Marienburger Schefferei mit einem Betriebskapital von über 100 000 M. ihre Geschäfte machte, so wird man diese Angabe kaum sehr übertrieben nennen dürfen.[1])

Eine so bedeutende Konkurrenz des Ordenshandels erregte schon an sich wachsende Abneigung bei den preußischen und den andern Hansestädten. Aber der Orden forderte sie auch geradezu heraus. In Brügge erfreute er sich des Genusses der hansischen Privilegien, übernahm damit auch die Pflicht, die hansische Handelspolitik zu unterstützen. Er tat das Gegenteil. In Flandern, Frankreich, England verfolgte er gesondert von der Hanse seine eigenen Interessen und schwächte die Durchschlagskraft hansischer Erlasse. Kein Wunder, daß die Städte ihm den Zutritt zum Hofe in Nowgorod verweigerten. Eine Entfremdung zwischen dem Orden und den wendischen Städten trat ein. Durch die Haltung des Ordens in den mecklenburgisch-dänischen Verwicklungen, die Tätigkeit der Städte in seinem Streit mit Königin Margrethe von Dänemark um Gotland wurde die trennende Kluft sehr erweitert. Aus dem hansischen Pfundzoll, dieser recht eigentlich hansischen Erfindung von 1361, der auf Zeit eingeführt zu werden pflegte, wenn große Ausgaben zugunsten der Allgemeinheit nötig waren, machte der Orden seit 1398 eine landesherrliche Abgabe in Preußen und hob dadurch die Brauchbarkeit desselben als hansische Maßregel auf. Vorstellungen der Hansestädte dagegen waren vergeblich; der Orden beharrte darauf, ein Drittel, seit 1409 sogar zwei Drittel des in Preußen erhobenen Pfundzolls, dessen Einrichtung er auch von sich aus verfügte, einzuziehen, und lehnte es im übrigen ab, daß seine Städte wie üblich der Hanse Rechenschaft über die Erträge ablegten. Das Unglück des Ordens unterbrach für Jahre diese Streitfragen.

Viel bedenklicher war es für den Orden, daß seine städtischen und ländlichen Untertanen seit 1388 über Unrecht und Gewalt seitens der Ordensangehörigen zu klagen begannen. Es handelte

---

[1]) Töppen, Akten, II n. 83 Schluß, n. 150 § 4, 8, 166 II § 4, 8, 167 § 4. bes. n. 272 Anfang. Sattler, Der Handel des deutschen Ordens, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1877 S. 59ff., wozu S. 137ff., u. Sattler, Handelsrechnungen des deutschen Ordens, Einl., besonders S. XIIIf., XVIII, XXIf., XXXVff.

sich dabei gewiß in manchen Punkten um altes Herkommen, das nur die gesteigerte Empfindlichkeit, die nach Gründen für die Unzufriedenheit suchte, mit immer lebhafteren Klagen als Unrecht brandmarkte. In anderen freilich war das Recht zu Beschwerden ohne weiteres unbestreitbar. Mit ihnen trat ein neues Element in das Verhältnis des Ordens zu seinen Untertanen. Konrad von Jungingen beschwichtigte im einzelnen wiederholt, aber im ganzen war er erfolglos. Nach dem Regierungsantritt seines Bruders vereinigten sich im Mai 1408 Adel und Städte, die sonst so vielfach widerstreitende Interessen hatten, zum erstenmal und legten dem Hochmeister ihre Beschwerden in programmäßiger Form vor.[1]) Abgestellt wurden dieselben nicht und darum wieder und wieder mit gereizterem Tone bis zur Katastrophe des Ordens bei Tannenberg vorgebracht.

Sofort entfesselte dies Unglück im Lande die still genährte Abneigung gegen die Ordensherrschaft. Beweglich klagt ein wohlunterrichteter Zeuge über den unerhört schnellen Abfall der Untertanen von der Sache des Ordens. In aller Kürze befand sich bis auf wenige Schlösser die ganze westliche Hälfte des Ordensstaats in polnischer Hand. Elbing huldigte schon am 22. Juli dem Könige, nachdem es die Ordensbesatzung aus seiner Burg verjagt hatte, Thorn vor dem 7. August, Danzig am 7. August, nachdem es in der ersten Zeit nach dem Unglück noch mannhaft für den Orden eingetreten war. Die Ordensherrschaft in Westpreußen konnte für abgetan gelten. Am 10. August 1410 erschienen die bedeutendsten Ratspolitiker der vier Städte Thorn, Danzig, Elbing und Braunsberg, darunter von Elbing Johann von Thorn und von Danzig Konrad Letzkau und Arnold Hecht, im Feldlager des Königs vor der Marienburg, bestrebt, den Frieden ihrer Städte mit Polen auf möglichst günstige Bedingungen hin zu vermitteln. Sie baten um die Gewährung einer Anzahl von Privilegien, die zugleich deutlich machen, worin die Städte sich vom Orden beeinträchtigt erachteten: freie Verfügung Danzigs und Elbings über die Weichselmündung und die Balge, Überweisung der ehemaligen Ordensspeicher, Übertragung des Münzrechts, Unterstellung der Kornausfuhr unter ihren Willen, völlige Zoll-, Verkehrs- und Handelsfreiheit in Polen, selbständige Besetzung der städtischen Pfarren.[2])

---

[1]) Töppen, Akten, I n. 79, 82, HR. 1. V n. 543 § 1, 6.

[2]) Script. rer. Prussic. III S. 318, 400, 428, 485 f., Töppen, Akten, I n. 93, 95—101, 105, 106, HR. 1. V n. 722 § 1—6.

Über die Dauer der polnischen Herrschaft aber täuschten sie sich. Die Belagerung der Marienburg mißlang infolge der heldenmütigen Verteidigung durch den Komtur von Schwetz, Heinrich Reuß von Planen. Nach neunwöchigen Anstrengungen mußte der König sein leichengefülltes Lager am 19. September räumen; er legte Besatzungen in die Ordensburgen, verließ das Land und löste sein Heer auf. Aus Livland und Deutschland kamen dem Orden Zuzüge; auch der neue Rat Lübecks sandte Hilfstruppen, um an dem Orden einen politischen Freund zu gewinnen. Der Stern des Ordens begann sich wieder zu erheben, am 1. Februar 1411 schloß der neue Hochmeister, den der Orden seit dem 9. November 1410 besaß, Heinrich Reuß von Plauen, mit König Wladislaw den Frieden von Thorn, der den Orden in seinem Länderbestand im wesentlichen wiederherstellte, ihm aber eine Zahlung von 100 000 Schock böhmischer Groschen auferlegte, den Krakauer und Thorner Stapelzwang für aufgehoben erklärte. Aber der Krieg hatte das Land weithin entsetzlich verwüstet und die Finanzlage des Ordens aufs schwerste zerrüttet. Um das Geld zusammenzubringen, sah sich der Orden auf die Hilfe seiner Stände angewiesen und damit war es mit seiner alten Selbstherrlichkeit vorbei.

Aber ein Hochmeister wie Reuß glaubte den Widerstand seiner Städte gegen die Steuerforderungen, die Gesuche um vorherige Abstellung aller ihrer Beschwerden und um Gewährung einiger, Sicherheit, Verfassung und Handel der Städte festigender Rechte mit blutiger Gewalt beantworten zu dürfen. Die Häupter des Danziger Rats, die Bürgermeister Konrad Letzkau und Arnold Hecht, die auch als hansische Diplomaten berühmt waren, und wie es scheint die des Thorner Rats fielen.[1]) Wohl unterwarf er dadurch und durch die Verbindung mit den Ämtern der Städte diese für den Augenblick und setzte seine Ansprüche durch. Aber die so nötige Politik der Versöhnung war die nicht, die mit Rechtsbruch und Vergewaltigung die gefährlichste Schicht der Untertanen, die Städte, aufs tiefste verletzte. Bei der Erhebung des Landes gegen den Orden 1440 und 1453 waren jene Gewalttaten unter den schwersten Anklagen, die die Aufständischen zur Rechtferti-

[1]) Töppen, Akten I n. 119—121, S. 131f., Script. rer. Prussic. III S. 326f. u. das. IV S. 384ff.: Hirsch, Der Danziger Bericht über Konrad Letzkau und sein historischer Gehalt.

gung ihres Vorgehens gegen den Orden erhoben. Als der Hochmeister die Stände 1412 um neue große Geldbewilligungen zur Abtragung der Kriegsschuld angehen mußte, nötigten sie ihn zur Bewilligung des Landesrats, eines ständischen Kollegiums, das aus Mitgliedern der Städte und der Ritterschaft der verschiedenen Landesteile gebildet sein und fortan die Verwendung der von den Ständen zugestandenen Geldbeihilfen überwachen sollte.[1])

Reuß war nur ein unverzagter Kriegsmann und als solcher der Retter des Ordens, aber in keiner Weise ein Staatsmann. Auf diesem Gebiete drohte er alles, was er mit dem Schwerte gerettet, durch unvernünftigen Despotismus und einsichtslosen Eigensinn zu zerstören. In seiner Feindschaft gegen Polen war er der würdige Nachfolger Ulrichs von Jungingen. Schon 1411 wollte er das verwüstete, durch Mäusefraß, Mißwachs und Teuerung überdies geschlagene Land in neuen Krieg mit Polen stürzen. Wieder warb er nicht umsonst um Hilfe bei den drei revolutionären wendischen Städten und bei Hamburg.[2]) Im Orden aber hatte durch das Unglück diejenige Partei, welche die Polenpolitik Konrads von Jungingen für die richtige ansah, mächtige Verstärkung erfahren. An ihrer Spitze stand der Ordensmarschall selbst, Michael Küchmeister von Sternberg. Schon 1411 drohte die Erbitterung über die Mißwirtschaft des neuen Hochmeisters sich in einer Verschwörung zu entladen. Auch das ganze Kulmerland, das einflußreiche Übergangsgebiet zwischen Polen und dem Ordenslande, war aufgewiegelt. Doch diese Gefahr für Reuß ging vorüber. Als er aber 1413, nachdem er kaum die letzten Summen der Kriegsschuld an Polen abbezahlt hatte, gereizt durch neue Anmaßungen und Herausforderungen der übermütigen Sieger mit gesamter Macht einen Entscheidungskampf beginnen wollte, drei Heere schon in Marsch gesetzt, die Feindseligkeiten begonnen hatte, trat das Unerhörte ein: das Heer kündigte ihm den Gehorsam, Küchmeister mit den Gebietigern des Ordens entsetzte am 14. Oktober 1413 den Hochmeister. Sie, die sein Beirat sein sollten, aber durch ihn von der

[1]) Töppen, Akten I n. 163, Script. rer. Prussic. III S. 332. Ein Verdienst, wie Voigt, Geschichte Preußens, VII S. 187f. will, gebührt dem Hochmeister bei der Einführung des Landesrats also nicht.

[2]) Hamb. Kämmereirechn. II S. 20, 22, HR. 1. VI n. 45, 49, 50 § 13, 14, Script. rer. Prussic. III S. 329, wo — wohl irrtümlich — auch Stralsund genannt ist.

Mitregierung zurückgeschoben waren, nahmen sich mit Gewalt ihre alte Stellung wieder. Des Hochmeisters Absolutismus und seine Polenfeindlichkeit waren die zwei Hauptvorwürfe der Aufständischen. In bester Absicht um des allgemeinen Wohls willen fielen sie kurzerhand dem Meister in die Zügel. Der Sympathien des Landes waren sie sicher.[1]) Einstimmig wurde in Gegenwart der Meister von Deutschland und Livland am 9. Januar 1414 Küchmeister zum Hochmeister gewählt. Sofort kehrte ein versöhnlicher Ton in die Verhandlungen des Ordens mit den Ständen wieder ein. Aber dem Kriege, den Polen nun seinerseits aufnahm, konnte er nicht mehr vorbeugen. Dieser äußerte sich in der fürchterlichsten Verheerung der beiderseitigen Grenzlandschaften und wurde nach erfolglosen Anstrengungen der Polen im Oktober durch einen Stillstand beendet. Die Nachhaltigkeit des preußischen Widerstands beruhte darin, daß die Stände während des ganzen Krieges dem Orden ratend und mitwissend zur Seite gestanden hatten. In dieser Heranziehung der Untertanen zur politischen Mitarbeit lag das Neue gegenüber den Zeiten vor der großen Niederlage. Es war der Weg, der, wenn von beiden Seiten richtig innegehalten, zu einer neuen Festigung des Ordensstaats führen konnte.

Die Lage des armen Landes aber war schrecklich. Die gegenseitige Verkehrsfreiheit, die der Thorner Friede aussprach, blieb bei der fortdauernden Spannung zwischen beiden Mächten noch jahrelang eine Phrase. Der Handel zwischen dem Westen und Polen wählte 1413 und 1414 wieder die 1390 und früher erprobte Oderstraße; über Frankfurt und Stettin wurden Holz und Getreide aus Polen ausgeführt, Hering, Salz, Tuch und andere Waren nach Polen versandt.[2]) Auch die fortgesetzte starke Münzverschlechterung in Preußen trug dazu bei, die überseeischen Kaufleute von den

---

[1]) Die Klageliste vgl. Script. rer. Prussic. III S. 335ff. Völlig anders ist die Charakteristik bei Voigt, Geschichte, VII S. 214ff., doch vgl. dagegen Töppen, Akten, I S. 135ff. Daß Heinrich Reuß von Plauen sich in Verbindung mit Polen eingelassen, ist ein unbeweisbarer und unwahrscheinlicher Verdacht. Sein Bruder dagegen hat es getan, vgl. Script. rer. Prussic. III S. 342, dazu den viel späteren Vorwurf bei Töppen, Akten, III S. 464 § 27 (von 1452) und Voigt, Geschichte, VII S. 238ff. — Der abgesetzte Hochmeister erhielt die dürftige Komturei Engelsburg als Amtsbezirk; er starb Ende 1429 in Lochstädt, Voigt VII S. 426f.

[2]) Hans. UB. V n. 1108, Script. rer. Prussic. III S. 348.

preußischen Märkten fernzuhalten. Und so erfolgte, als der Handel endlich nach 1414 wieder Vertrauen zum Frieden faßte und Preußen mit großen Massen polnischer Erzeugnisse, namentlich Wagenschoß, überschwemmt wurde, eine schwere Absatzkrisis.[1])

Aber nicht genug damit. Der letzte Krieg hatte beiderseits die besten Getreidelandschaften gründlich verwüstet. Schon 1414 begann abermals eine Teuerung. Die ganze livländische Getreideausfuhr mußte auf Befehl des Hochmeisters nach Preußen dirigiert werden. Die Not stieg 1415 und erreichte in der ersten Hälfte von 1416 den Höhepunkt. Es steigerte das Elend noch, daß in all diesen Jahren der Heringsfang in der Ostsee und bei Schonen nennenswerte Erträge nicht lieferte. Und als sei das Land noch nicht hart genug geprüft, so ward aus den wendischen Städten und aus Binnendeutschland nach Danzig die Pest eingeschleppt, die hier und in ganz Preußen furchtbar hauste, so daß der Polenkönig die Sperrung der Grenzen anordnete, um der Einschleppung der Seuche vorzubeugen.[2])

Es war die Küchmeister gestellte Aufgabe, durch eine Politik der Versöhnung und des Friedens den so überraschend und scharf hervorgetretenen Gegensatz zwischen Herrschern und Beherrschten im Ordenslande auszugleichen, das zerrüttete Land wirtschaftlich wieder zu heben und zu kräftigen. Die erneute Festigung und Sammlung der hansischen Lebenskräfte fiel zeitlich damit zusammen.

Die Niederlage des Ordens machte überall einen bedeutenden Eindruck und rief schnell die Überzeugung hervor, daß man der Rücksichtnahme auf seine Wünsche enthoben sei. Der überschwenglich freundliche Ton der englischen Regierung wich seit 1411 sofort kühler Zurückhaltung. Die Entschädigungszahlungen, die England im Frieden von 1407 übernommen hatte, wurden eingestellt, preußische Gesandtschaften mit Nichtachtung abgefertigt.[3]) Noch herausfordernder benahm sich der Norden. Beide Mächte hatten sich seit Jahrzehnten in eine feindselige Stimmung gegenseitiger Beargwöhnung hineingearbeitet. Bei Lebzeiten der Königin Margrethe hatte das nicht viel zu bedeuten. Nachdem sie Gotland wieder-

---

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 356, vgl. S. 371 f., Voigt, Gesch., VII S. 307 ff.

[2]) Script. rer. Prussic. III S. 348 f., 356, 358, 360, 362 f., 364, Töppen, Akten, I n. 205, Voigt, Gesch., VII S. 253, 264, 277.

[3]) Vgl. später im 2. Buch, II, 4. Kapitel.

erworben hatte, glaubte sie nach dieser Richtung hin den Skandinaviern die natürlichen Grenzgebiete wiedererworben zu haben und wandte ihre Tätigkeit den holsteinischen Angelegenheiten zu. Anders ihr Nachfolger Erich seit 1412. Ihm war durch die alte Feindschaft seines pommerschen Geschlechts gegen den grenznachbarlichen Orden, die während der letzten Generation mehr denn je verschärft worden war, und durch die traditionelle Verbindung mit Polen feindselige Abneigung gegen den Orden seit frühester Jugend in Fleisch und Blut übergegangen. Und wenn er auch vollauf in Anspruch genommen war durch die Lösung der ihm von seiner Vorgängerin hinterlassenen Schleswiger Frage, so beunruhigte er doch wiederholt den Orden durch unzweideutige Kundgebungen seiner Feindschaft und Drohungen einer Verbindung mit Polen.[1])

Von ganz besonderer Bedeutung war aber der Verfall des Ansehens, das der Orden im Westen genossen hatte, für die Hanse. Die Herrscher von Burgund, Frankreich, England u. a. pflegten in ihrem Verhältnis zur Hanse dem Worte des Hochmeisters eine besondere Wertschätzung beizulegen, weil er ihr Standesgenosse war. Seitdem der Bund der Städte im Gefühle der wirtschaftlichen Übermacht durch Zwang das Ausland zur Erfüllung der hansischen Forderungen nötigte, seitdem die hansischen Diplomaten als Macht, nicht als Bittsteller gewünschter Vergünstigungen im Auslande auftraten, seitdem wurde in den Regierungskreisen Westeuropas schnell die Empfindung lebendig, welcher der aristokratische Rat Englands schon 1386 so charakteristischen Ausdruck gab: „das man billicher gelouben solde erbern rittern und knechten, denne sotanen luten, alse schifluten und der geliche.“ [2]) Diese Empfindung, die aus der in ganz Europa wachsenden Verschärfung des Gegensatzes zwischen dem Adel und Bürgertum auch fernerhin reiche Nahrung zog, räumte dem Orden, seinen Wünschen und Unterhändlern in den hansisch-ausländischen Beziehungen im Westen einen Vorzug ein, den die Städte zur Erreichung ihrer Zwecke wiederholt gern verwerteten. Der Fall des Ordens, den das Brügger Kontor nebst den Hansestädten als seine „Översten“ bezeichnete, die Offenbarung seiner

[1]) Vgl. Monumenta Poloniae medii aevi II n. 41, Script. rer. Prussic. III S. 444 c. 27, HR. 1. VI n. 214 u. Anm. 1; Voigt, Gesch., VII S. 261, 288, auch 332, 334.

[2]) HR. 1. III n. 198 § 10, vgl. auch das Bedenken Herzog Johanns von Burgund, das. V n. 390 S. 289 unten.

Schwäche, sein Unterliegen unter den Willen Polens war daher nicht ohne ungünstige Rückwirkungen auf die Stellung der Hanse im westlichen Auslande, ja selbst im skandinavischen Norden.

In dem Zusammenbruche des hansischen Lebens während dieses Zeitraums, der durch den Verfassungskampf in Lübeck sein Gepräge erhielt, war der Sturz des Ordens der Schlußstein.

Erst nach 1412 war die Stockung des Bundeslebens der Städte eine vollständige. Die Sache des alten lübischen Rats schien aussichtslos. Der neue Rat dagegen verbesserte und festigte seine Stellung noch weiter. Die Ziele des größern wendischen Bundes von 1399 und 1402, Schutz gegen Fürsten und Herren, suchten die drei wendischen Städte und Hamburg, gewiß mit Rücksicht auf die Reichsacht, zu den ihrigen zu machen. Die Verschärfung, die das Verhältnis der drei Städte zur nordischen Monarchie seit den Verfassungsänderungen erfahren hatte, bildete ein weiteres festes Band der Einigung für sie. Und Ostern 1414 erfolgte der Abschluß eines dreijährigen Bündnisses zwischen Lübeck und Hamburg zu gegenseitiger Hilfeleistung, dem sich die Erneuerung des alten Landfriedens zwischen Sachsen-Lauenburg, Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck für den gleichen Zeitraum anschloß.[1])

Ohne Lübeck und die wendische Städtegruppe kam die Hanse selbst über Anläufe zu einer Handelspolitik nicht hinaus. Der große Lüneburger Hansetag 1412 gab sich redliche Mühe, faßte Beschlüsse und traf Verfügungen, die wohldurchdacht und praktisch waren, — das bewies ihre spätere Wiederaufnahme durch die hansische Politik —, aber die Hansestädte zur Befolgung derselben anzuhalten erwies sich schnell als eine Unmöglichkeit. Er erließ ein Verbot an die Hansestädte der Nordsee, den friesischen Vitalienbrüdern irgendeine Unterstützung zu gewähren. Aber die friesische Territorialpolitik Hamburgs, Bremens und Groningens sah nicht minder als die friesischen Häuptlinge, als Oldenburg und Holland in diesen Seeräubern willkommene Krieger. Und Graf Wilhelm von Holland drohte 1413 den Hansestädten, erbittert über vorgefallene Schädigungen seiner Untertanen und mit Bezugnahme auf die hansischen Verfügungen gegen die Vitalienbrüder, mit Repressalien.[2])

---

[1]) HR. 1. VI n. 37 § 2, 45, 49, 139, 140.

[2]) HR. 1. VI n. 68 A § 10, B § 34, n. 123, 124 § 1—3, 125, 126: über die Hanse und den friesischen Seeraub vgl. später im 2. Buch, II, 1. Kap.

Auch die Schotten konnten sich angesichts der Schwäche und Uneinigkeit der Hanse vielfältige Übergriffe gegen ihre Angehörigen erlauben. Ihr Seeraub, der durch ihren Krieg gegen England genährt wurde, war eine sehr schwere Plage. Vergebens riefen das Brügger Kontor und die Hansestädte dagegen den Schutz Flanderns, des Herzogs von Burgund, des französischen Königs an. Aber der Ungehorsam wichtiger Hansestädte, Stralsunds und der preußischen, Hamburgs, Kölns u. a., gegen das Verbot des direkten und indirekten Handels der Hansen mit Schottland und schottischen Waren, das der Lüneburger Hansetag 1412 und in dessen Auftrag das Brügger Kontor verfügten, konnte jene Mächte einem Eingehen auf die hansischen Werbungen nicht geneigter machen und enthüllte erst recht die innere Zerrüttung der Hanse. Anfang 1415 mußte das Brügger Kontor auf Verlangen Flanderns das Verbot der schottischen Wollwaren, weil es die flandrische Industrie empfindlich schädigte, außer Kraft setzen. Die Vergewaltigungen hansischer Schiffe durch Schotten aber dauerten fort.[1])

Der Verlauf der Verwicklungen mit Schottland tat dem hansischen Ansehen im Westen noch größern Schaden, als ihm bereits die Absonderungspolitik der Preußen in den hansisch-englischen Fragen 1407 zugefügt hatte. Der Spott des Auslandes über die mangelhafte Eintracht und den Ungehorsam seiner heimischen Städte traf den hansischen Kaufmann. Der offenkundige Zerfall des Bundes und die Niederlage des Ordens spornten die westlichen Händler an, ihre Unternehmungen nach dem Ostseegebiete zu vervielfältigen. Gegen das Vordringen der Engländer in die östlichen Ostseestädte und die Bewilligung von Privilegien an sie wurden von den Hansetagen 1410 und 1412 Beschlüsse gefaßt. Das Brügger Kontor erhob sofort den schärfsten Einspruch gegen die Absichten der Engländer, vorzüglich weil sie auch in dem bisher von ihnen nicht besuchten Livland ihrem Handel eine sichere Grundlage erwerben wollten. Auch die livländischen Städte selbst lehnten sich dagegen auf.[2]) Auch die Holländer befanden sich in zunehmendem Vordringen nach der Ostsee und der livländischen Küste, ohne mit dem Ernste, der nötig gewesen wäre, von den livländischen Hansestädten und von Lübeck bekämpft zu werden.

---

[1]) Vgl. das Nähere nebst den Nachweisen im 2. Buch, II, 1. Kap.

[2]) Das Nähere und die Nachweise vgl. im 2. Buch, II, 4. Kap.

In den westlichen Gewässern aber tummelten sich Franzosen und Schotten, Holländer, Seeländer, Engländer und Friesen in wüstem Seeraub, der aus dem fortdauernden englisch-französischen Kriege immer neue Belebung schöpfte. Die große hansische Handelslinie längs der Nordseeküste nach dem Zwijn und der Themse war stets von ihnen beunruhigt. Es ging unter ihnen ganz schwungvoll her, sie fühlten sich trotz ihrer verschiedenen Nationalität dem neutralen Seehandel gegenüber als eine große Gemeinschaft mit gleichen Zielen. Wurden Güter genommen, deren Vertrieb im Heimatland der Räuber verboten oder deren Absatz dort aus andern Gründen unmöglich war, so vertauschten sie diese auf hoher See von Bord zu Bord an die Räuber einer andern Nation, in deren Heimat ihre Unterbringung keine Schwierigkeiten bot.[1] Die Ohnmacht der Hanse, die nicht einmal mehr gegen die Friesen eine energische Unternehmung auszuführen vermochte, erhöhte den Übermut der Räuber bedeutend.

Allüberall im Auslande und auf der See schwebte der hansische Kaufmann in schwerer Sorge um Freiheit, Gut und Leben. Duldend mußte er abwarten, ob die Städte sich wiederfinden würden zu neuer kräftiger Vertretung ihres Handels im Auslande. Von seiner hohen Warte im Mittelpunkte des westlichen Handelslebens überschaute das hansische Kontor in Brügge das weite hansische Handelsgebiet, die drohenden Gefahren, die furchtbare Zerrüttung, die der Sturz des alten lübischen Rats über das ganze hansische Bundesleben gebracht hatte. Aber in den Städten verhallten seine Mahnungen zur Eintracht Jahr für Jahr wirkungslos. Er selbst war wieder der vornehmste Vertreter und Vorkämpfer der hansischen Handelsinteressen geworden, wie er es in den Zeiten vor mehr denn 60 Jahren gewesen war, als es eine Hanse der deutschen Städte noch nicht gab.

Fanden die Hansestädte aus sich selbst nicht die Kraft zu einmütigem Tun, weil die angestammte Leitung des Bundes fehlte, so setzten sie ihre Hoffnungen auf Rettung aus dem Verfalle auf das Reichsoberhaupt.

Schon 1412 hatte sein Zerwürfnis mit Venedig König Sigmund aufmerksam werden lassen auch auf die Handelstätigkeit und Handelsrichtungen der Hanse, wenigstens insoweit sie Verbindungen

[1] HR. 1. VI n. 76.

mit Venedig und Südeuropa unterhielt. Als er aus Italien zurückkehrte, begehrte er 1414 vom hansischen Kontor zu Brügge, ihn über Handelsrichtungen, Handlung und Schiffahrt der Hanse zu unterrichten. Jedoch das Kontor verwies den Herrscher auf die Hansestädte selbst, „unse oppersten und hovet", da es sich über den Zweck der Anfrage nicht klar war. Im Februar 1415 verlieh der König von Konstanz aus nach dem Vorgange des Papstes auf Bitten der hansischen Gesandten der Hanse ein allgemeines Privileg über Strandrecht und Bergelohn.[1]) Des Königs Auftreten und rastlose Geschäftigkeit, die das schwerste Problem, die Versöhnung innerhalb der Kirche, zu lösen unternahm, erhöhten die Hoffnung auch der Hansestädte, es endlich wieder mit einem kräftigen Beherrscher des Reichs zu tun zu haben, der von den fernen Schauplätzen seiner Tätigkeit aus auch für sie und ihre Interessen offenen Sinn haben, sie fördern und stärken werde. Der Stralsunder Bürgermeister Nikolaus Voge faßte seine Eindrücke von dieser Persönlichkeit in Konstanz dahin zusammen: „dysse konyngh wert eyn mechtych keyser", und fügte warnend gegen die abtrünnigen wendischen Städte hinzu: „merket, wo gy syme banne kunden wedder wesen." [2])

Zu dem großen Konzil in Konstanz, das Sigmund seit Ende 1414 abhielt, waren auch Lübeck und die andern Hansestädte eingeladen worden. Vertreter von Lüneburg, Stralsund, Hamburg und des Brügger Kontors, je vier Mitglieder des neuen und alten lübischen Rats, letztere Jordan Pleskow, Reiner van Calven, Heinrich Rapesulver und Marquard van Dame, hatten sich eingestellt. Hier nun traf Sigmund in der Streitsache zwischen beiden eine unerwartete Entscheidung, er nutzte sie für seine Finanzen aus. Trotz des energischen Eintretens der Königin Barbara für die Rechte des alten Rats, der ihre Geneigtheit durch Geldversprechungen gewonnen hatte,[3]) bestätigte Sigmund am 18. Juli 1415 den neuen in seiner Herrschaft, hob alle früheren Urteile und die über Lübeck verhängte Acht auf und bestätigte die vom neuen Rate 1408 verfügte Verfestung der ausgewichenen alten Ratsmitglieder. Diese Urkunden, die der neue lübische Rat zur Verwahrung erhielt, galten

[1]) HR. 1. VI n. 99, 187—189, 191, 192, S. 144 Anm. 1.
[2]) HR. 1. VI n. 192.
[3]) HR. 1. VI n. 198, 449, VII n. 46.

als Unterpfand für das Darlehen, das dieser — zwar nicht 6000 Gulden, womit er sie zu erkaufen gehofft hatte, sondern die vierfache Summe — sich verpflichtete, dem König am 1. November in Paris oder Brügge zu zahlen. Bis zum 23. April 1416 behielt sich der König die Wiedereinlösung seiner Urkunden vor; hatte er bis dahin die geliehene Summe nicht zurückbezahlt, so sollten sie dann für den neuen Rat rechtskräftig und von ihm veröffentlicht werden.[1])

Aber der 1. November verging, Sigmund empfing das versprochene Geld nicht, auch keine Entschuldigung; es kränkte ihn in seiner Ehre, da er bereits anderen Leuten Anweisungen auf die Summe ausgestellt hatte. Am 24. März 1416 beauftragte er von Paris aus drei Hofbeamte, in Lübeck die verliehenen Urkunden zu widerrufen, den alten Rat wieder in seine Würden und Ämter einzusetzen, die Verhältnisse der Stadt neu zu ordnen, gegen Widersetzliche des Reiches Oberacht auszusprechen.[2])

Inzwischen war bereits von anderer Seite der Wiederherstellung der alten Verfassung in Lübeck aufs wirksamste vorgearbeitet worden. Als der alte Rat in Konstanz seine letzten Hoffnungen schwinden sah, griff er zu dem äußersten, nicht ungefährlichen Mittel; er wandte sich an König Erich von Dänemark. Und dieser, der gerade von den Boten des neuen Rats in Konstanz beleidigt worden war und die Wiederherstellung der Herrschaft des alten Rats im Interesse seiner eigenen politischen Pläne dringend wünschen zu müssen glaubte, nahm sofort die günstige Gelegenheit zum Einschreiten wahr, ließ Mitte September 1415 die lübischen Bürger auf Schonen, in Bergen und wohl auch an anderen Plätzen des Nordens mit ihren Gütern arrestieren und sagte der Stadt ab.[3]) Der drohende Krieg wurde nun zwar durch die Nachbarstädte Hamburg, Rostock, Wismar, Lüneburg, Greifswald und Stettin abgewandt, die sich angesichts dieser Gefahr trotz des Zwiespalts untereinander bald zu gemeinsamem Handeln zusammenfanden. Aber gegen die Forderung König Erichs, der zur Vorbedingung für jeden weiteren Vergleich die Wiederherstellung der alten Verfassung in

---

[1]) HR. 1. VI n. 200—207, vgl. Wehrmann, Der Aufstand in Lübeck, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878 S. 137.

[2]) HR. 1. VI n. 259, 262 § 16, vgl. Wehrmann a. a. O. S. 143.

[3]) Vgl. später im 2. Buch, I, 1. Kap.

Lübeck machte, verhielt sich der neue Rat in den Verhandlungen zu Kopenhagen Anfang April 1416 vollkommen ablehnend. Und nun bediente sich der König der gefangenen Lübecker, die er deshalb bis zum 24. Juni 1416 freigab, als Aufwiegler bei der lübischen Bürgerschaft gegen den Rat.[1])

Hatte der neue Rat bisher noch auf den Besitz der königlichen Urkunden gepocht, so mußte er die an sie geknüpften Hoffnungen nun auch fallen lassen. Denn am 22. April entledigte sich die Gesandtschaft König Sigmunds auf dem Rathaus zu Lübeck ihres ersten Auftrags, sie widerrief die Urkunden und verlangte gutwillige Unterwerfung unter den Willen des römischen Königs, denn dieser wolle solch Regiment in Lübeck nicht länger dulden, weil dadurch die Stadt zugrunde gerichtet werden könne.[2])

Da gab der neue Rat seinen Widerstand auf. Am 24. Mai 1416 versammelten sich die Boten von Hamburg, Rostock, Wismar, Stralsund, Lüneburg, Greifswald und Stettin in Lübeck zu den entscheidenden Verhandlungen. Fest stand von vornherein die Wiedereinführung des alten Rats. Nur über die Formalitäten entstanden Meinungsverschiedenheiten zwischen den Städteboten und dem neuen Rate. Schließlich unterwarf sich dieser bedingungslos den Anordnungen der Städte, nicht ohne daß die Kaufleute und ihr Anhang durch drohende Zusammenrottung auf seine Entschließung eingewirkt hatten. Die schwächliche Gegenbewegung einer Anzahl Handwerker wurde schnell unterdrückt.[3]) Durch die verständige Vermittlungstätigkeit der Städteboten, die Einsicht des neuen Rats in die Haltlosigkeit seiner Stellung, die maßvolle Haltung des alten kam das Einigungswerk nun rasch zum Abschlusse. Am 16. Juni 1416 erfolgte durch die Gesandten König Sigmunds und die Boten der Städte die feierliche Wiedereinführung des alten Rats, der geführt wurde von Jordan Pleskow, — Heinrich Westhof war 1415 in Lüneburg gestorben —, in die Stadt und den Ratsstuhl. Die versöhnende Milde und Freundlichkeit, mit welcher Herr Jordan zur Bürgerschaft sprach, machte auf diese ergreifenden Eindruck. Dann ergänzte der Rat seine Zahl nach altem Brauche zu der

---

[1]) HR. 1. VI n. 246—248, 252, 255, Korner S. 389f. § 1231, S. 395 § 1247.

[2]) HR. 1. VI n. 262 § 16.

[3]) HR. 1. VI n. 262, Lüb. UB. V n. 581, Korner S. 394 § 1245, Wehrmann a. a. O. S. 155.

üblichen Höhe zunächst durch die in Lübeck verbliebenen ehemaligen Kollegen, dann aber auch durch Übernahme von fünf Mitgliedern des neuen Rats, darunter eines Bergenfahrers Detmar van Tunen und des nachmals noch vielgenannten Tidemann Steen.[1]) Auch diese Tat wie noch manche andere zeugt davon, mit welchem Takt der alte Rat darauf ausging, eine allgemeine Versöhnung herzustellen und zu festigen.[2]) Die Ämter mußten einzeln dem Rate aufs neue Gehorsam schwören; dieser Eid, dessen Abschaffung seit 1403 so energisch von den Ämtern verlangt worden war, wurde somit wieder eingeführt. Zur Tilgung der Stadtschulden wurde außer dem Schoß und einem sehr hohen Vorschoß durch die Gemeinde eine Akzise von Eßwaren bewilligt, deren Höhe dem Ermessen des Rats überlassen blieb. Sie gewährte dadurch dem Rate das, was ihr seinerzeit, als der Rat es begehrte, den letzten Anstoß zum Aufruhr gegeben hatte; es lag darin eine vernichtende Selbstkritik.[3])

Nach dem Vorgange König Erichs gegen Lübeck und dem Vorbilde der Wiederherstellung der alten Ratsgewalt dort veranlaßten die mecklenburgischen Herzöge am 1. Juli 1416 in Wismar die Wiedereinführung der alten Verfassung. In Rostock wurde sie durch die vereinigten Bemühungen der Herzöge und einer unter Jordan Pleskows Führung stehenden Gesandtschaft der Hansestädte im Dezember erreicht.[4]) In Hamburg aber gelang die Wiederher-

---

[1]) Korner S. 395 f. § 1249. Städtechron. 26 S. 423 Anm. 3, S. 433 f.

[2]) Auch darin waltete ein Geist der Versöhnung, der um der Sache willen schaffte, daß der alte Rat seine Entschädigungsansprüche in Höhe von 346000 Gulden sofort auf 60000 herabminderte. Auch sein weiteres Verhalten in betreff der Einziehung dieser ist sehr ehrenhaft und frei von jeder Spur von Gewinnsucht. Schließlich 1427 verzichtete er sogar auf die letzten noch ausstehenden 20000 ganz. Wehrmann S. 148.

[3]) Wehrmann a. a. O. S. 149. Über die Auseinandersetzung Sigmunds mit Lübeck wegen der noch geschuldeten 16000 Gulden, eine Verpflichtung, die der alte vom neuen Rat übernahm, vgl. HR. 1. VI n. 448, 449, 452—454. Heinrich Rapesulver gelang es, in den Verhandlungen zu Konstanz 1417 die Summe auf 13000 zu ermäßigen, außerdem zahlte hier die Stadt die seit sechs Jahren rückständige Reichssteuer.

[4]) HR. 1. VI n. 243, 319 § 32 ff., 320, 321, 327, vgl. Techen, Die Wismarer Unruhen, i. Meckl. Jahrbücher 55 S. 20 f., Lange, Rostocker Verfassungskämpfe, Progr. Rost. S. 16. Wismar zahlte seinen Herzögen als Sühne 10000 M. lübisch, Rostock nur 7000 M. sundisch (= 4667 M. lüb.).

stellung der vollmächtigen Ratsgewalt den wendischen Städten erst nach langen Mühen im Dezember 1417.[1]) Inzwischen war bereits im Sommer 1416 von Lübeck die Anregung zu einem neuen Bündnisse der wendischen Städte ausgegangen. Am 25. Januar 1417 wurde es zu Lübeck abgeschlossen von Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald und Lüneburg auf fünf Jahre.[2]) Hamburgs Beitritt, auf den die Städte Gewicht legten, unterblieb, weil die Stadt 1417 als Bundesgenosse ihrer holsteinischen Herren in den Krieg gegen König Erich eintrat.

Wieder waren die alten Politiker, die Träger der Geschäftskunde und der Traditionen der Hanse, die vollmächtigen Herren ihrer Städte. Und sofort hatte das Einheitsbewußtsein auch das enge Bündnis der wendischen Gruppe wieder aufleben lassen. Die Vorbedingungen dafür, daß das Leben des großen hansischen Bundes nun wieder mit neuen Impulsen durchdrungen werden konnte, waren somit gegeben; und die lübisch-wendische Politik säumte nicht, ihren alten hansischen Beruf mit allem Ernste und mit der Umsicht wieder aufzunehmen, die durch die lange Erschlaffung des Gemeinschaftsgefühls der Städte und die Erniedrigung des Ansehens der Hanse im Auslande so dringend geboten waren.

Die zwei großen Hansetage im Sommer 1417 und im Sommer 1418 brachten zum ersten Male wieder die neugeeinte Hanse zum Ausdruck, ersterer von 16 Städten besandt, doch ohne Beteiligung der niederrheinischen und westfälischen Gruppe, letzterer von 35 Städten aus allen Gegenden und Gruppen. Wenn auf dieser Tagfahrt auch Gesandte König Sigmunds, des Hochmeisters, des Erzbischofs von Bremen, sowie persönlich Herzog Heinrich von Schleswig mit seinen Räten und Herzog Johann von Mecklenburg sich um die Städte versammelten, so erhellt auch daraus, wie anziehend auf die politischen Mächte weithin die neue Kräftigung der Hanse wirkte. Beide Hansetage wurden geleitet von Jordan Pleskow. Ihre Haupttätigkeit wandten sie den inneren Fragen des Bundeslebens, vor allem der Verfassungsfrage zu. Das Ergebnis ihrer Beratungen, das große Statut vom 24. Juni 1418, leiteten sie

---

[1]) HR. 1. VI n. 337 § 26, 352, 396b § 1, 2, 397 § 73, 417—421a, 488, S. 495ff., bes. n. 509 § 17—19. Vgl. Koppmann, Der erste hamb. Rezeß, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1887 S. 14ff., bes. S. 24ff.

[2]) HR. 1. VI n. 262 § 167.1, 319 § 45.6, 338.

ein mit der Begründung, daß es erlassen werde um Wiederverbesserung und Beständnisses der Städte und des gemeinen guten Kaufmanns willen. Es war die Wiederaufnahme des Gedankens, der die Städte in der Anfangszeit ihrer Vereinigung 1366 zu einer erstmaligen Aufstellung allgemeingültiger Bundessatzungen geführt hatte, die von den Hansetagen 1399 und 1407 und einzeln auch in der Zwischenzeit wieder ausgesprochen und erneuert waren. Hierüber hinaus aber waren von den Städten, oft unter dem Einflusse von Anträgen des Brügger Kontors, wiederholt Versuche gemacht worden, eine Reihe anderer Verkehr, Handel und Verfassung regelnder Fragen in derselben Weise zu Bundessatzungen zu machen, so auf den Hansetagen der Jahre 1405 und besonders 1412. Zu einer allgemeinen Zusammenfassung, Sichtung und Ergänzung der bisher verfügten Satzungen aber war es nicht gekommen. Dies war nach einem Entwurfe von 1417 und mit Anknüpfung an die Pläne des Lüneburger Hansetags 1412 das Werk des großen Tags 1418.[1]) An die Spitze des umfangreichen Statuts stellte er vier Artikel, deren Notwendigkeit durch die Krisis des letzten Jahrzehnts deutlich genug geworden war: Aufrührer gegen den Rat einer Hansestadt wurden mit Hinrichtung oder mit Verfestung in allen Städten des Bundes, Städte, die ihren Rat seiner Macht beraubten, mit Verhansung bedroht. Eine Anzahl Bestimmungen bezweckte die Monopolisierung des Handels auf den nördlichen Meeren für die hansischen Kaufleute und Schiffer. Nicht eigentlich Neues wurde hierdurch eingeleitet; man versuchte durch diese Vorschriften nur, etwas zu behaupten oder wiederzugewinnen, was man noch besaß oder schon einmal besessen hatte, um dessen Behauptung man aber im Hinblick auf die lebhaft wachsende Konkurrenz der Engländer und Holländer und auf eine Gleichgültigkeit hansischer Genossinnen dagegen, sowohl der preußischen wie der süderseeischen, besorgt geworden war. Der Hansetag verordnete, daß dies Statut, in großen Buchstaben auf eine Tafel geschrieben, auf dem Rathause jeder Hansestadt aufgehängt werden sollte.[2])

Jedoch der Hansetag 1418 hatte noch viel weitergehende Pläne.

---

[1]) HR. 1. VI n. 398, wozu n. 397 passim, n. 557, vgl. Korner S. 125 § 893, S. 416 § 1298, 1299. Vgl. näheres über diese ganze Seite der hansischen Tätigkeit im 3. Buch.

[2]) HR. 1. VI n. 557 Vorbemerkung, 603, VII n. 13 § 6.

Der Bund sollte politisch gewandt, seine Kräfte sollten durch eine Tohopesate, d. h. ein alle Städte umspannendes urkundliches Bündnis zusammengefaßt werden zu wirksamer Verteidigung der in der Heimat von den Landesherren erworbenen Selbständigkeit und der Verkehrssicherheit auf den Straßen des Binnenlandes und in den Küstengewässern. Zwölfjährige Dauer war für das Bündnis vorgeschlagen.[1]) Es war die natürliche und notwendige Ergänzung des Statuts.

Ihren Abschluß fand die gesetzgeberische Tätigkeit der Versammlung dadurch, daß sie dem Städtebunde ein leitendes Haupt setzte und ihn diesem gegenüber verpflichtete. Die versammelten Boten ersuchten nämlich Lübeck und seine Nachbarstädte, da große Hansetage wegen mancherlei Unbequemlichkeiten für die fernerbelegenen Städte nicht häufig stattfinden könnten, die Leitung der hansischen Handelspolitik zum Besten der Städte und des Kaufmanns zu übernehmen, und verhießen ihren Anordnungen und Maßregeln den Beistand ihrer eigenen Städte. Die wendischen Städte nahmen den Antrag der Versammlung an.[2]) Sie waren damit von der Hanse zum geschäftsführenden Vorstand erwählt worden, d. h. es war von ihr offiziell anerkannt worden, was von Anfang an sich zur Gewohnheit entwickelt hatte, die Vorherrschaft Lübecks und der wendischen Städtegruppe.

Es war offenbar ein ehrlicher Wille in den Hansestädten, dem Bunde, dessen Wert die furchtbaren Erfahrungen des letzten Jahrzehnts so recht hatten erkennen lassen, durch vielseitige Entwicklung einer Verfassung größere Tatkraft und Widerstandsfähigkeit nach jeder Richtung zu geben. Man hoffte als Vorlage dazu die „Gründungsurkunde“ der Hanse benutzen zu können; Bremen wandte sich deshalb mehrfach mit der Bitte an Köln, in seinem reichen Archiv Nachforschungen nach einer solchen Urkunde anstellen zu lassen. Aber Köln fand keine.[3]) Wie sollte es auch? So wenig zeigte bereits diese zweite Generation Kenntnis von der eigentlichen Entstehung der Hanse, daß sie als Unterlage derselben, wie etwas selbstverständliches, einen geschriebenen Vertrag annehmen zu müssen glaubte.

---

[1]) Hans. UB. VI n. 170. Vgl. auch über die hansischen Bündnisbestrebungen im 3. Buch, III.

[2]) HR. 1. VI n. 556 A § 87.

[3]) HR. 1. VI n. 601.

Nach der Wiederherstellung und Festigung des hansischen Bewußtseins, sollte man meinen, habe die Hanse nichts für notwendiger und nichts für eiliger gehalten, als im Auslande die so lebhaft und oft beklagte Minderung ihres Ansehens wieder zu beseitigen. Auch das Brügger Kontor hielt diese Aufgabe für die nächstliegende. In umfangreicher und packender Darlegung rief es schon Ende 1416 die Hanse an, die durch die gegenseitige Entfremdung der Bundesmitglieder so sehr gesunkene Achtung vor der Hanse, vor der zwingenden Kraft ihrer Verfügungen im Westen baldmöglichst wiederherzustellen, denn die eine Nation schöpfe aus den Übergriffen der andern gegen die Hansen die Ermunterung zu immer weiteren Vergewaltigungen dieser, „dat doch sonde und schande ys, dat men dat alzo lange gedoget hefft“.[1]

Trotz dieses Mahnrufs trat das Eigentümliche ein, daß die Hanse bewegungslos verharrte. Gegen die friesisch-oldenburgischen Vitalienbrüder kam es zu keinem einmütigen, vor allem auch keinem nachdrucksvollen Eingreifen. Auch Schottland, seine Wolle und sein Außenhandel, blieben infolge derselben Energielosigkeit von den geplanten Verkehrsordonnanzen verschont. Ebenso blieben die Spanier von der Hanse zunächst unbehelligt, die seit 1416 die hansische Schiffahrt im Kanal und an der Westküste Frankreichs schädigten und Ende 1419 eine hansische Flotte, die von Brügge nach Rochelle bestimmt war, in Stärke von etwa 40 Schiffen mit allem Gut, das zum großen Teil hansischen Kaufleuten gehörte, wegnahmen. Selbst mit Flandern nachdrückliche Verhandlungen aufzunehmen, die das Ansehen und die Stellung ihres Kontors zu stärken geeignet gewesen wären, zeigte sich die Hanse nicht willens. Die Klage des Kontors, daß der Handel in Flandern andauernd sich vermindere, ließ sie auf sich beruhen. Von Jahr zu Jahr schob sie die 1417 beabsichtigte Gesandtschaft hinaus, während Flandern in abwartender Haltung verblieb und von den hansischen Klagen über die mannigfachen Privilegienverletzungen keine Notiz nahm.[2] Nicht anders verhielt sich England, wenngleich Heinrich V. am 25. November 1413, bald nach seinem Regierungsantritte, alle hansischen Privilegien bestätigt hatte,[3] denn auch England gegen-

[1]) HR. 1. VI n. 333.

[2]) Über das Verhältnis der Hanse zu den Friesen, Schotten, Spaniern, Flämingern vgl. näheres im 2. Buch, II, 1. Kap.

[3]) Vgl. näheres im 2. Buch, II, 4. Kap.

über war das Verhalten der Hanse nicht anders. Auch das Verhältnis der Hanse zu Nowgorod blieb ungeklärt, und ebensowenig wurden die livländischen Städte wegen ihrer Nichtachtung der von der Hanse gegen die Russen erlassenen handelspolitischen Verfügungen und wegen ihrer Eigenmächtigkeiten in der Behandlung der hansischen Beziehungen zu Nowgorod mit Nachdruck zur Verantwortung gezogen.[1])

König Sigmunds Leistungsfähigkeit und guten Willen aber hatte die Hanse überschätzt. Sie rief ihn zunächst vertrauensvoll in den verschiedensten Fragen an, so gegen den Orden wegen des von ihm erhobenen Pfundzolls, so gegen Großfürst Witold wegen Verletzungen seines Vertrags mit Riga. Sie suchte von ihm Zugeständnisse und Freiheiten zu erwerben, die geeignet waren, die Stellung der Hanse zu heben.[2]) Auch der hansische Kaufmann in Brügge trug ihm seine Anliegen vor und bat um Privilegien und Hilfe, Seefund, Zollverhältnisse, Münzwesen, den Seeraub der Friesen, Schotten und Engländer betreffend.[3]) Bereitwillig ging der König auf die Werbungen des Kontors ein. Er nahm sich, wiewohl erfolglos, der Vermittlung der hansisch-englischen Streitigkeiten an und warf deshalb seinen besonderen Zorn auf die Hansen, weil sie als seine Untertanen ihn gewissermaßen vor den Engländern dadurch bloßgestellt hatten. Auch mit Sigmunds Eifer, die hansisch-friesischen Zwistigkeiten beizulegen, machte die Hanse keine erfreuliche Erfahrung. Hier kam ihr die Einsicht, worauf er es eigentlich abgesehen habe, — auf Geld. Verstand er es doch auch meisterhaft, die Verlegenheiten des Ordens gegenüber Polen wegen der Neumark auszunutzen, um von ihm mächtige Summen zu erpressen. Erfolg hatte seine Tätigkeit für die Hanse in Friesland ebensowenig wie in England.[4]) Beide Mächte, Sigmund und die Hanse, sahen ein, daß sie sich in ihren Erwartungen auf einander getäuscht hatten. Für jenen erwies sich die Hanse weder als eine ergiebige Goldgrube, noch als ein politisch gefügiges Werkzeug. Die Hanse aber gewann aus den Maßregeln und Anforderungen Sigmunds innerhalb ihres Interessengebiets die Überzeugung, daß

---

[1]) Vgl. näheres im 2. Buch, III, 3. Kap.

[2]) HR. 1. VI n. 262 § 167.2; 319 § 45.1; 397 § 46, 47.

[3]) HR. 1. VI n. 333, 334, 399, 337 § 23.

[4]) Vgl. S. 194 Anm. 2, 3.

sein Verhältnis zu ihr nicht durch ihr Gedeihen und die Wohlfahrt des deutschen Handels, sondern durch die mannigfaltigen, einander wohl auch überstürzenden politischen Kombinationen des Königs bestimmt würde. Schon 1419 war seine Stimmung gegen Lübeck sehr gereizt. Die ganze hansische Verbindung erklärte er für ein Gebilde des Ungehorsams gegen ihn selbst und argwöhnte sogar, daß Lübeck ihm bei seinem geplanten, aber nicht ausgeführten Besuch Dänemarks und der deutschen Küste die Tore verschließen werde.[1])

Wenn auch die Hanse die Hoffnung scheitern sah, ihr Ansehen im Westen mit Hilfe des deutschen Königs zu verbessern, so räumte sie doch überhaupt gegenwärtig dieser ganzen Seite ihrer Handelspolitik keinen treibenden und entscheidenden Einfluß auf ihr Tun ein. Denn sie bedurfte der Ruhe nach all der Zersplitterung und Aufregung der Meinungen während der verflossenen zehn bis fünfzehn Jahre. Die Schicksalsschläge, die über so viele Mitglieder hereingebrochen waren und Wohlstand und Umfang ihres Handels verwirrt und vermindert und den ohnehin nicht blühenden Zustand der städtischen Finanzen noch verschlechtert hatten, zwangen dazu. Aber schwerer noch wog die Einsicht, daß die Gemeinden keineswegs sofort nach 1416 in Verehrung und Gehorsam gegen ihre alten Räte aufgingen. Sehr im Gegenteil. Die Aufhängung des großen Statuts auf den Rathäusern rief einen Sturm der Entrüstung über die das Verhältnis zwischen Rat und Gemeinde regelnden Satzungen in den Gemeinden hervor. Zum offenen Ausbruch kam er an zwei Stellen. In Stettin zwang die Gemeinde den Rat 1419 zur Abnahme der Tafel. Vergebens verwandten sich die Herzöge bei der Hanse für die Stadt. Sie mußte sich wieder unterwerfen, als die Hanse 1420 die Handelssperre gegen sie verfügte; das Statut wurde wieder aufgehängt.[2]) Auch die Gemeinde Bremens geriet über die öffentliche Aushängung des Statuts in Aufruhr, riß es ab und verbrannte es auf dem Markt.[3]) Mit bemerkenswerter Langsamkeit und Vorsicht aber gingen die wendischen Städte in diesem Falle vor. Erst 1421 mahnten sie Bremen, die Tafel wieder an-

---

[1]) HR. 1. VII n. 46.

[2]) HR. 1. VII n. 94, 95, 182 § 17, 192, 236, 237 § 1, 238, 239, 263 § 3, 8, 324, 383 § 13.

[3]) Von Bippen, Bremens Verhansung 1427, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1892 S. 61 ff.

bringen zu lassen, die Ratsgewalt nicht zu behindern; ließen es aber, als Bremen ungehorsam blieb, an energischen Maßregeln fehlen. Das war auch erklärlich genug. Hinter Stettin stand nicht wie hinter Bremen ein großes Hinterland voller Hansestädte, die zum Teil über Bremen ein- und ausführten und deren besondere Verkehrsinteressen Rücksichtnahme verlangten. Indessen wenn auch sonst nirgends die Empörung der Gemeinden zur Tat überging, vorhanden und groß war sie sicher auch in den wendischen Städten selbst. In Lübeck verband sie sich mit dem tiefeingewurzelten Mißtrauen der Bürgerschaft gegen die Dänenfreundlichkeit ihres Rats, insbesondere seines Führers Jordan Pleskow; ein Mißtrauen, das, wie es ein Grund zum Sturze des alten Rats gewesen war, durch den Eingriff König Erichs zu seinen Gunsten in den Verfassungskampf noch vermehrt worden war.

Es waren schwerwiegende Gründe, die die Hanse hinderten, nach 1416 sogleich eine energische Auslandspolitik wiederaufzunehmen. Aber auch als die Städte und der Bund sich wieder kräftig fühlten, mußte gleichwohl die Lage ihres Handels und ihrer Kaufleute auf den Meeren und auf den Märkten des Westens ihrer ernstlichen Unterstützung entbehren. Denn das Interesse der führenden Gruppe, der wendischen Städte und vor allem ihres Hauptes Lübeck selbst, war voll und ganz durch die Vorgänge in Anspruch genommen, die sich im Norden vollzogen, durch die Handelspolitik König Erichs und die Vorwärtsbewegung der dänisch-nordischen Macht zur Überwältigung eines Landes, dessen politische Selbständigkeit von der allergrößten Bedeutung für Hamburg und mehr noch für Lübeck war: Schleswig-Holsteins.

Während die lübisch-hansische Politik sich gezwungen fühlte, der brennenden nordischen Frage alle Aufmerksamkeit und dann auch alle Kräfte zu widmen, mußten die andern politischen Aufgaben des Bundes im Westen und im Osten ruhen.

ZWEITES BUCH.

Die Hanse im Kampf um die Handelsherrschaft auf den nördlichen Meeren.

1418—1474.

Mit der ordnenden und sammelnden Tätigkeit der Hansestädte in den Jahren 1417 und 1418 schließt die erste Periode in der Geschichte der deutschen Städtehanse. Seit den fünfziger Jahren des 14. Jahrhunderts begannen sich die Städte Niederdeutschlands in dem Bedürfnis nach gemeinschaftlicher Verteidigung ihres Handels und ihrer politischen Interessen zusammenzufinden. Der Verfassungskampf in ihrem natürlichen Haupte Lübeck bewies durch seine Wirkungen auf die gesamte Hanse besser als irgend etwas anderes auch den lauen Mitgliedern des Bundes den Nutzen einer festeren Verbindung der Städte und förderte nach Wiederherstellung der alten lübischen Verfassung die darauf abzielenden Bestrebungen. Daß in der verfassungsmäßig ausgebauten Neuordnung des Bundeslebens Lübeck als Haupt, die wendische Städtegruppe als Mittelpunkt und Träger der hansischen Geschäfte und Politik offiziell anerkannt wurden, war eine Bestätigung des historischen Entwicklungsgangs. Aber auch die Feststellung und Sammlung der Handel und Schiffahrt regelnden Satzungen kam in allererster Linie nach Lage der Verkehrsverhältnisse den Zielen und Bedürfnissen der wendischen Städte zugute.

Überblicken wir die beiden großen Perioden dieses Zeitraums, der die Blütezeit der deutschen Hanse umfaßt, so fällt es zunächst auf, daß die Abneigung der Hanse gegen nichthansische Besucher der Ostsee, des Nordens, der Hansestädte selbst eine schnell wachsende Verschärfung erfuhr. Denn die Konkurrenz der Niederländer und Engländer mit den Hansen im Außenhandel des Ostseegebiets und in anderen Richtungen hatte im Lauf der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts einen beträchtlichen Umfang angenommen. Namentlich auf das Ostseegebiet und die östlichen Küstenländer desselben, insbesondere das Ordensland Preußen, hatten sie erfolgreich ihre

Bestrebungen gerichtet. Das Monopol des Verkehrs, das die Ostseestädte selbst dort besessen hatten, war von den westlichen Nichthansen mehr und mehr durchbrochen worden und die anderthalb Jahrzehnte der Schwäche Lübecks, der wendischen Städte und des Ordens hatten den Handel und Verkehr jener nach allen Seiten hin auf den hansischen Märkten noch besonders stark belebt. Abwehrmaßregeln gegen ein weiteres Umsichgreifen der Fremden mußten von der Hanse getroffen, der hansische Seehandel mit allen Mitteln geschirmt werden. Ein ganzes System von Satzungen wurde von der Hanse geschaffen und sollte den Handel und Verkehr der Hansen kräftigen, organisieren, den der Nichthansen aber beschränken oder ganz unterdrücken.

Die Weltstellung der Hanse im Verkehrsleben des Mittelalters, wenn wir von einer solchen einmal reden wollen, beruhte darauf, daß sie den Austausch zwischen den Völkern des Nord- und Ostseegebiets untereinander, sowie zwischen dem Norden und dem Ostseegebiet einerseits, der übrigen Kulturwelt andrerseits beherrschte. Voraussetzung hierfür war aber, daß sie jene zu kommerzieller und maritimer Selbständigkeit nicht gelangen ließ, sowie daß sie dort ihre beherrschende Stellung zu bewahren wußte, wo die Verkehrswege von außerhalb, die Ausläufer des italienisch-südeuropäisch-morgenländischen Verkehrs, ihr Handelsgebiet erreichten, d. h. in erster Linie in Flandern und seinen Nachbarlandschaften.

Eine Handelspolitik, die diese Ziele erstrebte, erforderte aber, daß die Gesamtheit der Städte, zum wenigsten die wichtigen Bundesmitglieder sich ihr anschlossen. Es war nach den bisherigen Erfahrungen kaum zu erwarten, daß dies überall geschah. Die Städte, die im Interesse der Aufrechterhaltung der deutschen kommerziellen Vorherrschaft im Verkehrsleben Nordeuropas den Kampf gegen die Fremden aufnahmen und ihn innerhalb der Gesamtheit der Städte zu organisieren, dieser selbst aber eine größere Geschlossenheit und Einmütigkeit zu verleihen strebten, durften daher auch vor Zwangsmaßregeln gegen widerstrebende Bundesmitglieder nicht zurückschrecken. Denn daß jene Bestrebungen mit augenblicklichen wirtschaftlichen Nachteilen für einzelne verknüpft waren oder ihnen dauernde Opfer im Interesse der Gesamtheit auferlegten, führte zu Entfremdung, Unlust, Abwendung von derselben. In den Mitlebenden befestigte sich das Bewußtsein, daß in diesem inneren Kampf Egoismus gegen Egoismus stehe, und nicht allzu viele

Städte waren es, deren Räte weiten Blick besaßen und das im höheren, im hansischen Sinne Berechtigte und Notwendige der Politik der wendischen Städte erkannten und ihr bereitwillig Gefolgschaft leisteten.

Andrerseits ist nicht zu verkennen, daß die Handelspolitik und der Charakter des Bundes zwischen 1418 und 1476 erst wirklich durchgebildet und einheitlicher gemacht wurden dadurch, daß Lübeck und sein näherer Anhang unter den Städten in allen Richtungen nunmehr die oberste Leitung der Hanse durchführten.

Mögen wir die verflossenen ersten 60 Jahre dieser Blütezeit der Hanse als die hansische Periode bezeichnen, so sind die folgenden 60 recht eigentlich die lübische innerhalb der Geschichte des hansischen Städtebundes. Immer mehr wuchs Lübeck an kommerzieller, maritimer und politischer Bedeutung in diesem Zeitraume empor über die anderen Städte, ausgenommen wohl nur Danzig und Hamburg, die auch große Fortschritte als Verkehrsplätze machten. Gerade für Lübeck stand auch das Höchste auf dem Spiele. Mit Staunen nimmt man die bedeutende Ausdehnung und Intensität der lübischen Interessen wahr und die rücksichtslose Energie und Leistungsfähigkeit, die Lübeck auf politischem und merkantilem Gebiet jetzt so häufig entfaltete. Erklärt aber wird diese Haltung auch dadurch, daß der lübische Rat bei seinen Entschließungen immer wieder sich der Zustimmung seiner Bürgerschaft versicherte, daß er also nach dieser Seite hin jetzt festen und unerschütterlichen Rückhalt hatte.

Diese beiden Dinge, der Kampf gegen die Zunahme des Fremdenverkehrs nach hansischen Gebieten und der Widerstreit der Interessen im Innern geben der hansischen Geschichte in dieser Periode in erster Linie ihr charakteristisches Gepräge.

War schon in dem vorangegangenen Zeitraum das gute Verhältnis der Hansestädte zur dänisch-nordischen Macht von recht nachteiligem Einfluß auf den nach dem Norden gerichteten Verkehr der westeuropäischen Nichthansen gewesen, so wurden ihre beiderseitigen Beziehungen in dieser Periode von hervorragender Wichtigkeit auch für den Ostseehandel der Fremden. Denn die Bedeutung des Sundes für den westöstlichen Verkehr hatte stark zugenommen und namentlich der nichthansische bediente sich dieser Wasserstraße, da die Landstraße über den Fuß der jütischen Halbinsel ihm durch die Verkehrspolitik Lübecks und Hamburgs versperrt

war. Noch war die Zeit zwar nicht gekommen, deren politisches Glaubensbekenntnis den Satz prägte, daß die Schlüssel zur Ostsee auf der Rhede von Kopenhagen lägen, jedoch war eben wegen des Verkehrs der Fremden nach der Ostsee das Verhältnis der Hansestädte zu Dänemark fortan von noch gesteigerter Wichtigkeit.

Es war jedoch gerade in diesem Augenblick, als die Hanse von neuem geeint war und Lübeck mit seinen Nachbarstädten ihre Leitung wieder übernommen hatte, fraglich, ob die politische Freundschaft mit Dänemark, die der alte lübische Rat früher gepflegt hatte, nun nach seiner Wiederherstellung erneuert und dadurch der Hanse eine Beeinflussung der Sundfahrt der Fremden möglich werden könne. Denn der Krieg, den inzwischen König Erich von Pommern mit den Grafen von Holstein begonnen hatte, bedrohte auch Lübeck mit Unheil.

I. Die Hanse, der Norden und Holland bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts.

1. Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig.

Königin Margrethe hatte trotz der Verlehnung des Herzogtums Schleswig an die Holsteiner Grafen im Jahre 1386 den Gedanken an die Rückgewinnung des Landes, diese letzte ihr von ihrem Vater hinterlassene Aufgabe, nicht fallen gelassen. Als nach der Erwählung Erichs von Pommern zum dänischen Könige die Grafen pflichtmäßig in Assens auf Fühnen im Frühjahr 1396 ihn um erneute Belehnung mit dem Herzogtum ersuchten, vollzog er eine besondere Lehnserneuerung unter den herkömmlichen Formen nicht. In den augenblicklichen Beziehungen beider Mächte änderte diese vielleicht absichtlich geschaffene Unklarheit der staatsrechtlichen Verhältnisse zunächst nichts.[1]) Da gab der Tod Herzog Gerds von Schleswig, der auf einem Eroberungszuge nach Ditmarschen nebst dem größten Teil seiner Ritter von den rasenden Bauern am

[1]) Erslev, Dronning Margrethe, S. 391f.



5. August 1404 erschlagen wurde, der Königin Gelegenheit, sich in die inneren Angelegenheiten Schleswig-Holsteins zu mischen. Sie tat es mit dem ihr eigenen diplomatischen Geschick, und die Zerrüttung im Lande und in dem gräflichen Geschlecht kam ihr sehr zustatten. Ohne Schwertschlag besetzte sie eine Reihe der wichtigsten Punkte im Herzogtum, wie Hadersleben, Tondern, Schwabstedt; selbst Flensburg und Niehus wußte sie 1409 in ihre Gewalt zu bringen. Nun aber erreichte die Besorgnis der Holsten und ihrer Herren über die Fortschritte der Dänen den höchsten Grad. Unbotmäßigkeit und Zwist untereinander hörten auf. Herzog Gerds Witwe Elisabeth mit ihren drei unmündigen Kindern, ihr Schwager Graf Heinrich von Holstein, der sein Bistum Osnabrück aufgegeben hatte, ihr Bruder Herzog Heinrich von Lüneburg und Graf Adolf von Schauenburg verbündeten sich 1410 zur Abwehr der Dänen und erklärten König Erich den Krieg. Am 12. August brachte Graf Adolf von Schauenburg mit Hilfe der Friesen den stark überlegenen dänischen Streitkräften auf der Sollerupper Heide bei Eggebeck eine schwere Niederlage bei. Glücklich für die Holsten begann der Krieg, der erst nach 25 Jahren seine Beendigung finden sollte.

Schnell jedoch brachte Margrethe den von Erich übereilt begonnenen Krieg zum Stehen und errang einen glänzenden diplomatischen Erfolg. Sie vermittelte zwischen ihm und den Holsten zu Kolding am 24. März 1411 einen fünfjährigen Stillstand bis zum 24. Juni 1416, während dessen Dauer die dänische Macht im Herzogtum alles in Besitz behalten sollte, was sie vor Beginn des Kriegs dort innegehabt hatte. Inzwischen sollte ein Schiedsgericht zu Nyborg über die beiderseitigen Ansprüche auf Schleswig nach dänischem Recht aburteilen, die höchste Instanz für die Entscheidung der Streitfrage aber König Erichs Vetter, der deutsche König Sigmund sein.

Jedoch auch um einem Bruch zwischen König Erich und Lübeck, Wismar und Rostock vorzubeugen, hatte die Königin diesen Weg und zuvor schon im September 1410 einen Stillstand zwischen den Kriegführenden vermittelt. Denn der Ausbruch des Krieges war zu der Zeit erfolgt, als in den wendischen Städten die Gemeinden die Herrschaft an sich gerissen, ihre Räte gestürzt oder doch durch die Einsetzung von Gemeindeausschüssen stark von sich abhängig gemacht hatten. Mit der traditionellen dänenfreundlichen Politik war es nun zu Ende, die Gemeinden waren seit längerer

Zeit schon in gereizter Stimmung gegen Dänemark und machten aus ihrer Abneigung gegen die dänischen Eroberungsgelüste kein Hehl; sie fürchteten, daß diese nicht bei Holstein Halt machen, sondern ihre eigene Unabhängigkeit und Selbständigkeit bedrohen würden. Auch waren sie, mindestens die Lübecker und Hamburger Bürgerschaft, mit der holsteinischen Bevölkerung sicher durch Familienverbindungen und jederart materielle Interessen aufs engste verknüpft. Schon im Herbst 1411 meldete ein Bote des Ordens aus Lübeck dem Hochmeister, daß sich das Verhältnis zwischen König Erich und den Städten Lübeck, Wismar und Rostock zum Kriege zuspitze. Beide Teile sammelten Waffenvorräte in großem Maßstab an, beide bemühten sich um ein Bündnis mit dem Orden was natürlich gänzlich vergeblich bei seiner augenblicklichen Lage war. Der König andrerseits schloß mit seinen pommerschen Verwandten und den Herzögen von Mecklenburg-Stargard Bündnisse und Soldverträge ab. Im Jahre 1412 sandte Lübeck zum Schutz seines Seehandels Friedeschiffe aus, aber der Hansetag lehnte ein Handinhandgehen mit Lübeck zur allgemeinen Beschirmung der hansischen Kauffahrer bezeichnenderweise ab. Stralsund, dessen Ratsherrschaft keine Störung erfahren hatte, leistete den Dänen direkt Vorschub und war für ein Bündnis mit König Erich gegen die Holsten, die sich Flensburgs bemächtigt hatten und nun von den Dänen dort belagert wurden. Hier gelang dem vermittelnden Eingreifen Margrethes ein letzter Erfolg. Sie vermochte die Holsten zur Räumung der Stadt. Am 24. Oktober nahm sie die Huldigung der Bürgerschaft entgegen und verhängte ein furchtbares Strafgericht über die ihr als holsteinisch gesinnt verdächtigten Bürger. Drei Tage darnach, in der Nacht vom 27. zum 28. Oktober 1412, erlag sie selbst im Flensburger Hafen auf ihrem Schiff einem Anfall der Pest, die gerade damals im Norden ausgebrochen war, „und fand in ihren weiten Reichen kein Fleckchen Erde, ruhig darauf zu sterben“.

Neben ihr war König Erich, der nun 30 Jahre zählte, bisher nur der politische Lehrling gewesen. Aber sie konnte in dem Bewußtsein entschlafen, der Union einen in jeder Hinsicht wohlvorbereiteten Herrscher zu hinterlassen, dem überdies seine engen verwandtschaftlichen Verbindungen mit kleinfürstlichen Häusern Niederdeutschlands, seine Kenntnis der deutschen ständischen Verhältnisse, sowie des deutschen Städtewesens, der Kräfte und der

schwachen Seiten desselben von großem Nutzen sein konnten. Schnell aber trat, nicht in den Zielen, sondern im Tempo und in den Mitteln der nordischen Politik ein bedenklicher Wandel ein.

Als zu Nyborg im Juli 1413 mit den Holsten keine Einigung über die Beisitzer des geplanten Schiedsgerichts erzielt werden konnte, bestellte der König das dänische Parlament als Lehnsgericht und dieses sprach der Herzoginwitwe und ihren Söhnen wegen Felonie das Herzogtum ab, ein Urteil, das König Sigmund zwei Jahre später während des Konstanzer Konzils bestätigte. Inzwischen nistete sich die dänische Macht im Herzogtum immer mehr ein; bald befand sich nur noch die Stadt Schleswig in Händen der Holsten. Da hemmte die drohende Haltung der drei verbündeten wendischen Städte, dann das besondere Bündnis zwischen Lübeck und Hamburg und die Koalition beider Städte mit Sachsen-Lauenburg und Holstein zum Schutz des Landfriedens die weiteren Fortschritte der Dänen.[1]) Immer lebhafter mußte in dem Könige der Wunsch nach Wiederherstellung des alten Rats in Lübeck werden. Dreimal schon hatte er vergeblich dem neuen Rat seine Vermittlung zwischen ihm und dem alten angeboten. Da wandte sich dieser selbst durch Abgeordnete mit der Bitte um Hilfe an ihn. Daß die Vertreter des neuen Rats in Konstanz vor Sigmund ihn beschuldigt hatten, nach der Herrschaft über Lübeck zu trachten, gewährte dem König dann den gewünschten Vorwand zum Einschreiten. Mitte September 1415 ließ er plötzlich die Bürger Lübecks auf Schonen, in Bergen und wahrscheinlich auch in den andern Handelsplätzen seiner Reiche nebst ihren Gütern arrestieren und sagte der Stadt ab.[2])

Ungeheuer war das Aufsehen über diesen Friedensbruch des Königs; anfangs schien ein Krieg unvermeidlich. Dahin kam es nun zwar nicht, aber nur schwer ließ sich der neue Rat in Lübeck davon überzeugen, daß seine Stellung haltlos geworden sei. Durch die Wiederherstellung der alten Verfassung in Lübeck am 16. Juni 1416 und sodann auch in den anderen drei Städten[3]) sah König

---

[1]) Vgl. S. 184.

[2]) Korner S. 389 § 1231 gibt als Zahl der auf Schonen gefangen Gesetzten 400 an, HR. 1. VI n. 248 nur 40, über den Zeitpunkt das. n. 211, über die Ausdehnung der Arreste Hans. UB. VI n. 50, 51, 57, 59, 60, HR. 3. V n. 267 § 23, vgl. Erslev, Erik af Pommern, S. 17 u. S. 443 Anm. 16.

[3]) Vgl. S. 188ff.

Erich seinen Wunsch erreicht und großes erwartete er von der Dankbarkeit des Lübecker Rats, nichts geringeres als eine nachdrückliche Förderung seiner Eroberungspläne. Daher wies er die Vermittlung seines Streits mit den Holsten, die die wendischen Städte ihm schon im Juli 1416 anboten, zurück, willigte aber schließlich in ihren Vorschlag, daß ein Schiedsgericht von zwei Fürsten und vier Städten jenen entscheide, und schlug ihnen dagegen ein Bündnis gegen die Seeräuber vor, die von Holstein aus die westliche Ostsee unsicher zu machen begannen.

Das Unwesen dieser war freilich schon böse genug. Als der Wiederausbruch des Krieges 1416 drohte, griff Holstein nach dem 1390 von Mecklenburg gegebenen Beispiel zu dem verzweifelten Mittel privilegierter Kaperei. Aus dem seeräuber- und fehdeerfüllten Ostfriesland kam starker Zuzug und brachte auch den Namen „Vitalienbrüder“ wieder mit. Eckernförde und Kiel, in späterer Zeit noch mehr Neustadt in Holstein, auch Heiligenhafen wurden Hauptstützpunkte der Seeräuber. Schon 1416 fielen ihnen 16 dänische Schiffe in die Hände, aber schnell wurden sie auch dem friedlichen Kaufmann und Schiffer eine unerträgliche Plage. Trotzdem gingen die Städte nicht auf das vom König vorgeschlagene Bündnis ein. Sie legten vielmehr zum Schutze ihres Handels mit dem Norden Friedeschiffe in See und taten dies auch im Jahre 1417. Sie nahmen dadurch den Bündnisanträgen des Königs die Begründung. Aber sie führten andererseits gegen die Holsten eine entschiedene, einschüchternde Sprache. Denn in der Kirche zu Eutin, wo ihre Boten im August 1416 mit jenen verhandelten, erklärte Jordan Pleskow vor der ganzen Versammlung, daß der König mit seiner Forderung auf Auslieferung des Herzogtums im Recht sei und die Hansestädte ihm nötigenfalls dazu verhelfen würden; der unerträgliche holsteinische Seeraub werde sie dazu zwingen. Unzweifelhaft stand der lübische Rat den Absichten des Königs, getreu der Tradition und dankbar gegen ihn, wohlwollend gegenüber. Er wurde jedoch in seinen Entschließungen stark beeinflußt durch die Gemeinde, die dem Könige seit 1415 noch feindlicher als zuvor gesonnen und gegen den eigenen Rat wegen seiner Dänenfreundlichkeit mißtrauisch war. Darauf gründete sich auch die Zuversicht der Holsten, daß die Gemeinde gegebenenfalls die Politik des Rats in einer für sie günstigen Weise beeinflussen und daß auch der Rat schließlich den Wert der Erhaltung eines selbständigen

und befreundeten Holsteins für die Unabhängigkeit der eigenen Stadt nicht unterschätzen werde. Jedoch unter solchen Umständen, da beide Teile, Dänemark und Holstein, auf Lübeck schauten und von ihm die Entscheidung erwarteten, hatte die lübische Politik eine sehr schwere Aufgabe zu lösen, und es bedurfte dazu während der nächsten zehn Jahre der ganzen diplomatischen Meisterschaft eines Jordan Pleskow.

Den König aber trieben sein ungeduldiger Eifer und seine neuen Räte vorwärts. Das waren großenteils die holsteinischen Adligen, die nach dem Tage von Nyborg 1413 ihr Vaterland im Stich gelassen hatten, in erster Linie der ränkevolle Erich Krummediek. Auch der lübische Rat führte die bald nach 1416 eintretende Verstimmung des Königs gegen die Städte in erster Reihe auf den Einfluß dieser aufreizenden Ratgeber zurück, ebenso der alte Bischof Peter von Roeskilde, „ein Vater und Förderer der deutschen Kaufleute“, der seit 1375 der Königin Margrethe als Diplomat und Berater zur Seite gestanden hatte und der zum Nachteil für die Beziehungen zwischen dem König und den Städten gerade jetzt, am 21. Oktober 1416, starb. Er und seine alten politischen Freunde hätten viel lieber einen Kampf Dänemarks mit dem deutschen Orden zur Wiedergewinnung Estlands gesehen, das von Waldemar Atterdag 1346 an den Orden verkauft worden war. Lange schon standen diese beiden Mächte voll gehässigen Mißtrauens einander gegenüber. Aber der Vorteil, den der preußisch-polnische Krieg darbot, wurde nicht ausgenutzt, der König dachte nur an Schleswig und wünschte der wendischen Städte sicher zu sein.[1])

Daher erneuerte er, als ihre Boten ihn im April 1417 zu Kopenhagen aufsuchten, in dringender Weise sein Verlangen nach Abschluß eines Bündnisses mit den Städten; seine Räte drohten sogar mit der Aufkündigung der ganzen hansischen Privilegien und wollten die Dauer ihrer Gültigkeit überhaupt abhängig gemacht wissen von der Dauer des Bündnisses. Die Boten gerieten darüber in große Erregung, und der König mußte ihnen beruhigende Versicherungen hinsichtlich der Privilegien geben. Dann willigten sie wenigstens in die Auswechselung von Bündnisentwürfen. Die Beschlußfassung darüber behielten sie dem Hansetage vor. Dieser aber wollte sich vor der Entscheidung des Schiedsgerichts, die im

[1]) Daenell, Die Hansest. u. der Krieg um Schleswig i. Ztschr. f. schlesw.-holst. Gesch. 32 S. 287 ff.

August 1417 erfolgen sollte, auf nichts einlassen, trotzdem die Holsten durch Anschläge an den Kirchentüren der wendischen Städte die öffentliche Meinung für sich und gegen die städtischen Räte in Bewegung zu setzen versuchten und Stralsund und Greifswald sofortigen Abschluß des Bündnisses mit dem König für eine bestimmte Zahl von Jahren begehrten.

Um dieselbe Zeit, Mitte Juli 1417, warf sich der König, nachdem er durch Requisitionen einheimischer und hansischer Schiffe eine große Flotte gesammelt hatte, unvermutet auf die Stadt Schleswig und zwang die Besatzung nach drei Tagen zur Kapitulation. Dieser bisher größte Erfolg des Königs versetzte aber die Bürgerschaft Hamburgs in höchste Aufregung. Am 20. Juli nötigte sie ihren widerstrebenden Rat zum Abschluß eines Bündnisses mit Holstein und zur Kriegserklärung gegen den König. 600 Hamburger Schützen eilten dem bedrohten Gottorp zu Hilfe. Auch die Herzöge von Lüneburg und Graf Otto von Hoya erschienen mit Hilfstruppen. Das Vordringen des Königs kam zum Stehen, aber das Herzogtum hielt er nun fast ganz in Händen.

Da gelang es den wendischen Städten im November 1417, nachdem der von ihnen vorgeschlagene Schiedsgerichtsversuch mißglückt war, beide Teile zum Abschluß eines Waffenstillstands bis zum 29. September 1418 zu bewegen. Beide übergaben ihre Eroberungen, der König die Stadt Schleswig, die Holsten Tondern, den Städten als Unterpfand für die Beobachtung des Friedens und nahmen den Vorschlag eines neuen Schiedsgerichts an. Aber der König versäumte den Termin desselben ohne Entschuldigung, vergebens wurden er und die Seinen Mitsommer 1418 von den zahlreichen Städteboten, Gesandten König Sigmunds, den Grafen von Holstein und ihren fürstlichen Schiedsrichtern in Schleswig erwartet. Das Gefühl seiner Abhängigkeit von der lübisch-wendischen Politik hatte ihn offenbar erbittert, er trotzte. Dennoch erreichte eine Gesandtschaft der wendischen Städte unter Führung des lübischen Bürgermeisters Heinrich Rapesulver im Herbst 1418 in Roeskilde, daß er in die Verlängerung des Stillstands bis Michaelis 1420 einwilligte. Es war ein diplomatischer Erfolg Rapesulvers, der allgemeine Freude nah und fern im Handelsstand hervorrief.[1])

---

[1]) Vgl. Erslev, Erik, S. 51 u. S. 449 Anm. 83; bes. Korner S. 131 § 931 unrichtig zu 1419 u. HR. 1. VII n. 12.

Doch wurden von beiden Seiten Übergriffe und Friedensbrüche im Herzogtum begangen, die beiderseits die Stimmung stark reizten und die Städte hauptsächlich in der Besorgnis, daß der König wieder losschlagen könnte, zu neuem Dazwischentreten bewogen. Als aber ihre Gesandten, nachdem sie die Zustimmung der Holsten eingeholt hatten, den König in Wordingborg Ende Juni 1419 ersuchten, sich ebenfalls wegen der vorgefallenen Friedensverletzungen der Entscheidung der Städte zu unterwerfen, brach der angesammelte Groll des Königs über die Rolle, die sie ihm aufnötigten, hervor. Er wollte von Frieden nichts mehr wissen, er nannte in höchstem Zorn die Lübecker Gesandten Rapesulver, Steen und Morkerke Verräter und verbot ihnen, als sie die Politik ihrer Stadt verteidigen wollten, den Mund. Dennoch setzten die Städteboten mit Hilfe Herzog Johanns von Mecklenburg, den sie für alle Fälle zur Mitreise bewogen hatten, durch, daß der König auf ihren Vorschlag einging, auch ihnen beruhigende Zusagen wegen der Schonenfahrt ihrer Bürger machte. Trotzdem begann der König zu rüsten, und auch die Holsten setzten daraufhin ihre Streitkräfte in Bereitschaft. Zu Wasser und zu Lande wurde die Lage unfriedlich. Auch in dänische Dienste zogen zahlreiche Vitalienbrüder, beunruhigten den Verkehr im Sund, auf der Elbe und auf der großen Seestraße von der Newa bis zur Trave, nahmen hansische Kauffahrer weg und plünderten andere und im finnischen Busen auch russische, wodurch der Hanse unangenehme Weiterungen mit Nowgorod erwuchsen.

Als der König im Frühjahr 1420 die Kriegsrüstungen in umfassendem Maße fortsetzte, ein Ausfuhrverbot für seine Reiche erließ, von den wendischen Städten wiederholt dringend die Zurückgabe der Stadt Schleswig verlangte, gerieten diese in Unruhe. Sie legten Friedeschiffe in See und beschlossen durch eine Gesandtschaft vom König Aufklärung wegen seiner Kriegsvorbereitungen und Sicherstellung der hansischen Kaufleute im Besuch des Nordens zu fordern. Jedoch die Versuche einer friedlichen Einigung zwischen den Gegnern, die ihre Ratsboten, wie in Wordingborg verabredet worden war, Anfang Juni 1420 in Schleswig machten, scheiterten gänzlich an den hochgespannten Forderungen der Holsten. Die dänischen Räte aber wollten nur bis zum Ablauf des Stillstands den hansischen Kaufleuten Verkehrssicherheit im Norden zugestehen. Da beschlossen die Boten die Berufung eines Hanse-

tags, der für den Schutz des Handels Fürsorge treffen sollte, „offt me by deme konynge anders nicht men ungnade vunde“.

Wie 1416 war es auch diesmal der König, der den Stillstand brach. Nach Schluß der Verhandlungen zu Schleswig warf er sich mit großer Flotte, die dänische und schwedische Truppen an Bord hatte, abermals auf Fehmarn, das er schon 1416 gewonnen, aber auch schnell wieder verloren hatte. Unter Grausamkeiten, die selbst in jener Zeit Aufsehen erregten, unterwarf er in neun Tagen die Insel, Weiber und Kinder wurden weggeführt, die Ruhe des Todes herrschte auf der Insel, „kaum ein Hund blieb auf dem Lande“. Die Holsten und Hamburger antworteten darauf mit erfolgreichen Plünderungszügen zu Lande und zu Wasser, die sich bis Hadersleben und Ripen hinauf erstreckten.[1]) Und schnell wieder begannen die holsteinischen Vitalienbrüder der hansischen Schiffahrt schweren Schaden zu tun.

So hatte der König abermals den Krieg begonnen, das Netz, mit dem die lübische Diplomatie ihn zu umstricken versucht hatte, zerrissen und durch eine schnelle Tat eine strategisch wichtige Position vor der holsteinischen Küste gewonnen, von wo aus er zugleich den Seeverkehr Lübecks und Wismars beeinflussen konnte. Lebhaften Unwillen erregte der Wiederausbruch des Kriegs in den Ostseestädten, ein Zwiespalt innerhalb der wendischen Gruppe trat zutage. Denn Stralsund machte aus seinen fortdauernden Sympathien für den König und aus seiner Überzeugung vom bessern Recht seiner Sache kein Hehl und befürwortete nach wie vor ein Bündnis mit ihm, und auch andere wendische Städte, namentlich Rostock, teilten seinen Standpunkt. Sie alle waren erbittert auf Lübeck, maßen seiner ewigen Verschleppungspolitik die Schuld an dem neuen Kriege bei, verlangten die Erledigung der Schleswiger Angelegenheit in einer dem König günstigen Weise.

Lübeck aber beharrte bei seiner Politik und triumphierte. Sofort nach Ausbruch des Kriegs hatten sich in seinem Auftrag Heinrich Rapesulver, in des Papstes der Lübecker Bischof Johann Scheele mit den Kämpfenden in Verbindung gesetzt. Am 25. November 1420 gelang es letzterem, zwischen ihnen im Beisein der Boten der wendischen Städte die Wiederherstellung des Stillstands und seine

---

[1]) Daenell, Die Hansestädte u. der Krieg um Schleswig a. a. O. S. 408 Anm. 114.

Verlängerung bis zum 29. September 1421 zu vermitteln und beider Einwilligung in einen neuen Schiedstag zu erhalten. Damit war nun die Abhängigkeit des Königs von der lübischen Politik wiederhergestellt. Er empfand dies selbst sehr wohl. Wie schon bei früheren Gelegenheiten erhob er in ohnmächtigem Zorn die schwersten Vorwürfe gegen die Städte. Durch ihre Vermittlertätigkeit sollten sie schuld sein am Verluste von Schlössern, Land und Leuten, er nannte Schwabstedt, Eckernförde und Schleswig. Und tatsächlich muß Lübeck des Königs wichtigste Eroberung im Herzogtum, die Stadt Schleswig, vielleicht als Strafe für seinen Friedensbruch, zwischen dem Sommer 1420 und dem März 1421 den Holsten ausgeliefert haben, wie es auch Tondern, die Eroberung der Holsten, spätestens im Sommer ihnen wieder eingeräumt hat. Aber auch ganz allgemein betrachtet waren des Königs Vorwürfe gegen die Städte nicht so unrichtig. An der für ihn unüberwindlichen Schranke, Lübeck, die sich immer wieder trennend zwischen ihn und Holstein einschob, wurden seine ganzen Kriegsanstrengungen und Erfolge jedesmal zu schanden.

Aber die Schiedsgerichtsverhandlungen, die wie vereinbart im Fehmarnsund Pfingsten 1421 stattfanden, verliefen wieder ergebnislos, diesmal weil der König die überraschende Forderung nach Anwendung des dänischen Rechts auf die Schleswiger Frage erhob und zur Begründung derselben mit einer ganz neuen Theorie über das Verhältnis Schleswigs zu Dänemark hervortrat, während die Holsten wie ihre Schiedsrichter an der Anwendung des deutschen Lehnrechts auf die Streitfrage festhielten.[1]) Die Verlängerung des Stillstands, jedoch nur bis zum 11. November, gelang zwar Lübeck mit Unterstützung Wismars nach vielen Mühen, während Stralsund und Rostock in ihrer Zurückhaltung verharrten. Aber während noch ihre Boten im Dezember hin und her zwischen beiden Gegnern ritten, um neue Verhandlungen zustande zu bringen, griff König Erich Sonderburg und die Insel Alsen, sowie den mächtigen Schleswiger Ritter Klaus Lembeck auf Dorning an, der kürzlich von ihm abgefallen war. Die Städte fühlten sich verletzt durch diese Nichtachtung ihrer Bemühungen, aber sie hatten den Grimm des Königs noch jüngst auf andere Weise herausgefordert. Denn während sie den Abschluß des von ihm sehnlich gewünschten

---

[1]) Vgl. die Erörterung von Erslev, Erik S. 167ff.

Bündnisses immer wieder hinausgeschoben hatten, waren sie in enge Verbindung mit dem deutschen Orden getreten, mit dem der König selbst seit Jahren auf sehr gespanntem Fuße stand.

Schon 1419 hatte sich König Erich mit König Wladislaw Jagiello von Polen, dem Totfeind des Ordens, gegen diesen verbündet. Im April 1421 war auch zwischen dem Polenkönig und Kurfürst Friedrich von Brandenburg ein Bündnis gegen ihn geschlossen worden, dem auch Großfürst Witold von Litauen nicht fern blieb. Mit Pommern war der Orden ohnehin verfeindet. So sah er sich vom deutschen Mutterland abgeschnitten, auch seine Seeverbindung mit Westeuropa in Frage gestellt, und namentlich das livländische Ordensgebiet war in Furcht vor einem dänischen Angriff.[1]) Da gab es für den Hochmeister nur eine Macht an der Ostsee, die ihm einen Rückhalt gewähren konnte, Lübeck und die wendischen Städte. Der livländische Ordensmeister und die Städte Preußens und Livlands drängten ihn, bei diesen Schutz zu suchen. So kam es am 1. September 1421 in Marienburg zwischen den wendischen Unterhändlern, voran Jordan Pleskow aus Lübeck, Simon van Urden aus Stralsund, Johann Bantzekow aus Wismar, und dem Orden zum Entwurf eines Verteidigungsbündnisses, in dem der Orden für den Kriegsfall 2000 Gewappnete in Preußen, 500 in Livland zugesagt erhielt. Die Gegenleistung, zu der sie den bedrängten Orden nötigten, waren Zugeständnisse, die wirtschaftlich wie politisch für die ganze Hanse wertvoll waren. Sehr widerstrebend verzichtete er auf die Weitererhebung des Pfundzolls, dessen Umwandlung aus einer ursprünglich hansischen in eine landesherrliche Steuer sich die Hanse schon seit 1398 vergeblich widersetzt hatte. Er mußte außerdem versprechen, seine Städte in ihrer Mitarbeit an hansischen Angelegenheiten nicht zu hindern. Die wendischen Städte durften hoffen, auf diese Weise eine engere Verbindung der östlichen hansischen Städtegruppen mit der Gesamtheit der Hanse, an deren Lockerung der Orden lange mit Erfolg gearbeitet hatte, wieder angebahnt zu haben. König Erich aber empfand dies Bündnis fast als einen feindseligen Akt.

König Erich lehnte im April 1422 den Wunsch Lübecks und Wismars nach Aufhebung eines neuen Ausfuhrverbots und Verlängerung des Stillstands ab, doch war er bereit, mit den Städten am

---

[1]) Hans. UB. VI n. 267.

21. Juni in Wordingborg zu verhandeln. Am 31. Mai beschlossen in Lübeck die Boten der drei Gruppen der hansischen Ostseestädte, der Willkür des Königs energisch zu begegnen, und verhießen dem Ratsherrn, der in den bevorstehenden Verhandlungen mit dem König das Wort führen werde, sowie seiner Stadt ihren gemeinsamen Schutz. Es war Heinrich Rapesulver, dem diese Aufgabe zufiel. Die Stimmung der Städte über die allgemeine Lage ihres Handels im Norden, über die andauernden, mannigfachen Verletzungen ihrer Privilegien durch den König und seine Vögte, über die dänischen Münzverhältnisse u. a. m. war schwer gereizt.

Im Vergleich mit der Zeit der Königin Margrethe erwähnt der Verfasser der Sassenchronik als von vornherein charakteristisch für die Regierung ihres Nachfolgers steigende Teuerung aller notwendigen Lebensmittel, wiederholte Störungen des Fischhandels der wendischen Kaufleute in Dänemark und arge Gewalttaten gegen die fremden Händler überhaupt.[1] Unerledigt nahmen die Städte aus der Regierungszeit Margrethes vor allem herüber die Münz- und Strandrechtsfrage. Als sie dem König zu Nyborg im Juli 1413 ihre Klagen über die Handhabung des Strandrechts und über Beeinträchtigung ihres Verkehrs auf Schonen vorbrachten, vertröstete er sie auf später; die Beobachtung der Privilegien ihrer Kontore zu Bergen und Opslo versprach er ihnen und dasselbe tat er, als sie 1416 abermals Vorstellungen über Belästigungen ihres Verkehrs auf Schonen vor ihm erhoben.[2] Aber weder das eine noch das andere geschah und die Klagen dauerten fort. Die Städte begehrten eine neue Bekräftigung der hansischen Privilegien in seinen Reichen und legten ihm zur Begründung dieses Wunsches ausführliche Verzeichnisse ihrer Beschwerden im allgemeinen, wie an einzelnen Verkehrsplätzen im April 1417 in Kopenhagen vor.[3] Umsonst, der König ließ die Privilegienfrage im Ungewissen, um die wendischen Städte dadurch zum Abschluß des Bündnisses mit ihm zu drängen, ja, er beantwortete ihre Beschwerden mit Klagen über hansische Übergriffe auf Schonen,[4] die sicher auch nicht ohne Berechtigung waren. Die unklaren Zustände blieben bestehen.

[1]) Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III. S. 98, 114f.

[2]) HR. 1. VI n. 124 § 4—8, 293 § 34, 312.

[3]) HR. 1. VI n. 433, 434; 337 § 18, 327, 385 passim, 386, 387.

[4]) HR. 1. VI n. 391.

1420 beschwerten sich die wendischen Städte bei Aalborg über unrechtmäßige Belastungen ihrer dort verkehrenden Kaufleute, die aber von Aalborg entschieden bestritten wurden, 1422 mußten sie den König und Opslo anrufen zugunsten der Rostocker und der andern nach Opslo handelnden hansischen Kaufleute.[1])

Auch die Strandrechtsfrage blieb unerledigt. Zu Kopenhagen im April 1417 überreichten die Städte dem König abermals die Anerbietungen und Vorschläge zu einem Strandrechtsprivileg, die sie im selben Wortlaut schon 1412 der Königin eingegeben hatten. Die Notwendigkeit einer Regelung des Strandrechts in Dänemark wurde auch vom hansischen Kontor zu Brügge betont.[2]) Der König ging auf nichts ein. Nach der Praxis der dänischen Vögte und der Anschauung der Herren des Strandes galt schiffbrüchiges Gut als verfallen. Es war eine besondere Gnade, wenn sie, der König eingeschlossen, überhaupt solches, und auch dann noch zu kleinem Teil und gedrängt durch ernste Mahnungen der Städte, den Besitzern oder ihren Rechtsnachfolgern herausgaben.[3])

Auch in der Münzfrage gelang es den Städten nicht, ihren Vorstellungen Beachtung zu verschaffen. Als sie dem König 1416 in Flensburg die Herstellung einer Übereinstimmung zwischen ihrer Münze und der dänischen vorschlugen, antwortete er ihnen, daß ihm an der seinigen genüge und die Städte sich nicht so freundlich gegen ihn bewiesen hätten, daß er ihren Wünschen entgegenkommen könne.[4]) Vollends 1421 auf 1422, also im Zusammenhang seiner Kriegsvorbereitungen und wohl in erster Linie in der Absicht, sich Geld zu schaffen, nahm er eine weitere besonders starke Münzverschlechterung vor. Silber- und Goldmünzen wurden überhaupt eingezogen, kupferne statt ihrer geprägt und mit Zwangskurs ausgegeben.[5]) Mit neuen schweren Verlusten sahen die wendischen Städte dadurch ihren Handel im Norden

---

[1]) HR. 1. VII n. 194, Hans. UB. VI n. 346; HR. 1. VII n. 445.

[2]) HR. 1. VI n. 368, 388, vgl. n. 69; n. 400 § 20.

[3]) Vgl. Hans. UB. VI n. 203, 210, HR. 1. VII n. 86 § 4, 5, 263 § 16, 282, 293—296, 326 § 1, 375 usw.

[4]) HR. 1. VI n. 293 § 32.

[5]) Zum Zeitpunkt dieser Münzverschlechterung vgl. HR. 1. VII n. 572, VIII n. 1154 § 18, 19 (dieses Aktenstück gehört ins Jahr 1423, vgl. im folgenden), Hans. UB. VI n. 499. Der Bericht Korners, S. 466f. § 1434, ist zum Teil hierauf zu beziehen; vgl. auch Erslev, Erik, S. 71 u. Anm. 119.

bedroht, und die Gemeinden, die seit Jahrzehnten über das schlechte dänische Geld murrten, waren besonders stark gereizt. Und zu allen diesen Mißständen im wendisch-hansischen Verkehr in den nordischen Ländern und Gewässern kamen noch die wiederholten Ausfuhrverbote der letzten Jahre, die störend in den Gang des Handels eingriffen, die Arreste auf hansische Schiffe und Güter zu Kriegszwecken u. a., alles zusammen genug, um die Geduld der Städte endlich zu ermüden.

In dieser Stimmung faßten die Städte zu Lübeck am 31. Mai ihre Beschlüsse und so gingen sie den Verhandlungen zu Wordingborg entgegen. Diese waren sehr kurz. Am 5. Juli verhandelten die Städter mit dem Könige und begehrten Antwort auf dreierlei: ob der hansische Kaufmann Handels- und Verkehrssicherheit im Norden gemäß seinen alten Privilegien genieße; ob das Ausfuhrverbot für ihn außer Kraft gesetzt sei; ob er Schonen auf der Grundlage der alten Zölle und Gewohnheiten sicher besuchen könne. Der König gab ausweichende Antworten. Als die Gesandtschaft ihn ersuchte, in Beschlag genommene hansische Güter herauszugeben, bedauerte er, solche jemals überhaupt ausgeliefert und nicht noch viel mehr genommen zu haben. Seinen höchsten Verdruß aber äußerte er über das geplante Bündnis mit dem Orden; ihm maß er die Schuld an der Entfremdung und widerstrebenden Haltung der wendischen Städte bei und drohte einem ebenfalls anwesenden preußischen Gesandten mit seiner Verbindung mit König Wladislaw Jagiello von Polen. Schon am 6. Juli schieden die Städter von dem Könige, ohne das Geringste erreicht zu haben. Am 22. Juli tagten die sechs verbündeten Städte, da die nahe bevorstehende Schonenreise die Beschlußfassung beschleunigte, in Rostock. Handel und Verkehr nach den nordischen Reichen wurden vom 27. Juli ab allen Hansen bei Strafe an Leib und Gut verboten, und eine neue Tagfahrt, am 29. September zu Rostock, sollte, wenn Erich sich weiter ablehnend gegen die städtischen Forderungen verhielt, die nötigen Maßregeln zum Schutze des Kaufmanns ergreifen.

Alsbald wurde die Lage äußerst ernst. Der König begann den hansischen Verkehr im Sunde planmäßig zu hindern. Lübeck, Wismar und Rostock verstärkten ihre Friedeflotte, die zur Bekämpfung des Seeraubs seit dem Frühjahr kreuzte, und sandten sie mit 2000 Gewappneten nach Mitte September in den Sund. Nur Stralsund und Greifswald wichen auch jetzt einem Zusammenstoß

mit dem Könige aus, wie Korner behauptet: „wente se gude Denen weren“. Eine Flotte der Hamburger mit 900 Mann segelte die jütische Küste hinauf und vernichtete bei Ripen ein Seeräubernest. Die holsteinischen Vitalienbrüder nahmen 16 dänische Proviantschiffe, die nach Flensburg bestimmt waren, und auch zu Lande erlitten die dänischen Truppen mehrere Schlappen. Der König, um sich wehrhafter zur See zu machen, arrestierte außer hansischen Schiffen auch eine holländische Handelsflotte im Sunde, die wahrscheinlich auf der Fahrt nach Preußen war und sich gern dem König gegen ihre kommerziellen Hauptfeinde zur Verfügung stellte. Aber ehe er sie verwendungsfähig gemacht hatte, warf sich die wendische Flotte auf sie, nahm den Schiffen Segel, Anker, Tauwerk, kappte die Mastentaue, kurz, machte sie unbrauchbar. Der König war ans Land gefesselt. Ungehindert konnte eine preußische Kauffahrteiflotte von gegen 70 Segeln Ende September, gedeckt durch die wendischen Kriegsschiffe, in westlicher Richtung den Sund durchfahren.[1])

Nach diesen Schlägen erneuerten die Städte, offenbar selbst nicht zum äußersten geneigt, bezeichnenderweise durch den Stralsunder Bürgermeister Kord Bischof dem König gegenüber ihre zu Wordingborg gestellten Forderungen, und nun fanden sie Gehör. Zugleich nahm sich König Sigmund, der die Kräfte des Reichs zur Bekämpfung der Hussiten zu vereinigen wünschte, der Friedensvermittelung im Norden an und sandte zu dem Zweck den Herzog Heinrich Rumpold von Schlesien an die wendischen Städte, die Holsten und König Erich. Es gelang dem Herzog im November und Dezember, ihre prinzipielle Zustimmung zum Frieden zu erhalten und sie auf einer Tagfahrt in Flensburg zu vereinigen. Dort kam es zwischen Holstein und Dänemark am 1. Januar 1423 zum Abschluß eines Stillstands bis Mittsommer 1424. Der Streit über das Herzogtum sollte abermals einem Schiedsgericht übertragen werden, nach König Erichs Auffassung König Sigmund allein, nach holsteinischer ihm in Verbindung mit deutschen Reichsfürsten.

Auch das Verhältnis König Erichs zu den Städten wurde durch

---

[1]) Daenell, Die Hansestädte u. der Krieg um Schleswig a. a. O. S. 410 Anm. 142, Hans. UB. VI n. 484; schon im Frühjahr war eine preußische Flotte von über 40 Segeln nach Westen durch den Sund gefahren.

fortgesetzte Vermittlungstätigkeit Kord Bischofs in Flensburg geordnet. Der König verhieß ihnen feierlich die Beobachtung aller Privilegien, entband ihre Kaufleute von der Benutzung der neuen Kupfermünze, hob das Ausfuhrverbot auf, wogegen die Städte ihr Handelsverbot außer Kraft setzten, und verschob die Erledigung ihrer Klagen auf eine neue Tagfahrt, die am 23. Mai 1423 in Kopenhagen stattfinden sollte. Die Gegenleistung der Städte für das Entgegenkommen des Königs war nichts Geringeres als die oft begehrte Gewährung seines Lieblingswunsches. Denn am 6. Januar wurde zwischen ihm und den Städten Lübeck, Lüneburg, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald und Anklam ein Bündnis zu gegenseitiger Kriegshilfe mit 1000 Mann geschlossen, nach des Königs Meinung gegen Holstein. Jedoch enthielt es die Bestimmung, daß wenn der um Hilfe angerufene Verbündete des Feindes zu Ehre und Recht mächtig sei, er ihn zuvor binnen sechs Monaten zur gütlichen Unterwerfung unter einen Rechtsspruch vermögen dürfe. Das war eine Bestimmung, die durchaus den Stempel der Politik Lübecks trägt, sie nahm dem ganzen Bündnis seine Gefährlichkeit für Holstein, Lübeck hielt sich durch sie die Hände frei. Und noch eine weitere Möglichkeit zum Rücktritt von der vertragsmäßigen Hilfe schuf es sich durch die Bestimmung, daß die Hansen im Norden nur die rechtmäßigen Abgaben zahlen sollten. Aber der Abschluß des Bündnisses beweist doch, daß nunmehr Lübeck das letzte und stärkste, aber auch gefährlichste Mittel für nötig erachtete, um den Frieden zu sichern und dem König die Hände zu binden.[1]) Es ging auf dasselbe ein, um, wie es nachmals den östlichen Städten erklärte, drohende Finanzpläne des Königs abzuwenden, deren Ausführung die hansischen Privilegien schwer verletzt und den Krieg gegen ihn unvermeidlich gemacht hätte. Es scheint, daß die Räte ihren Gemeinden von dem Bündnis nicht Kenntnis gaben,[2]) die Stimmung dieser gegen Dänemark also alles eher als friedlich war. Die preußischen und livländischen Städte aber, die von den wendischen zum Beitritt zu dem Bündnis aufgefordert wurden, waren über diese anscheinende Schwenkung der lübischen Politik überrascht und verwirrt. Die livländischen

[1]) Völlig anderer Ansicht über die Bedeutung des Bündnisses ist Erslev, Erik, S. 89ff., 205, 222.

[2]) Techen, Die Wismarer Unruhen, i. Mecklenb. Jbb. 55 S. 48f., 122f.

allerdings erklärten alsbald ihre Bereitwilligkeit, widerriefen dieselbe aber trotzdem später, als sie erkannten, daß das Bündnis einen ganz andern als den erhofften Erfolg haben würde. Die preußischen Städte hingegen wurden durch die inzwischen eingetretene Veränderung der Ordenspolitik, durch ein Verbot des Hochmeisters von der Teilnahme am Bunde abgehalten.

Und doch hatten die wendischen Städte in ihren Aufforderungsschreiben an jene nichts zu sagen unterlassen, was den Erfolg ihrer Werbungen unterstützen konnte. Sie hatten Worte des Königs zitiert, die er in den Flensburger Verhandlungen hatte fallen lassen: wer dem Bunde beitrete, solle den Vorteil davon ernten, wer nicht, den Schaden. Sie hatten dadurch die östlichen Städte in Furcht und Sorge versetzt, daß der König ihre Angehörigen, wenn sie dem Bunde fernblieben, an ihrem Seehandel schädigen, ihnen ihre Privilegien im Norden entziehen werde. Und dieser Argwohn wurde durch die private Mitteilung eines dänischen Herolds an den Danziger Rat alsbald bestärkt, der König werde die dem Bündnis fernbleibenden Städte durch einen neuen Zoll, einen 15. Pfg., dafür strafen.[1]) Daß der König irgend einen Angriff auf die hansischen Privilegien vorhabe, wurde allen klar, und so sahen alle Städte mit Spannung den Verhandlungen entgegen, die zu Kopenhagen am 23. Mai 1423 stattfinden sollten. Denn es handelte sich um nichts Geringeres als um die Auseinandersetzung zwischen dem König und den wendischen Städten über die Grundlagen des hansischen Verkehrs im Norden. Auch die Ratifikation des Bündnisses sollte dort erfolgen.

Die wendischen Städte forderten in Kopenhagen, wo eine glänzende Schar nordischer Würdenträger versammelt war, vom König die zweifellose Anerkennung des Stralsunder Friedensprivilegs von 1370 in allen seinen Bestimmungen. Aber der König lehnte die meisten derselben als unvereinbar mit der Herrlichkeit der Krone und dem Nutzen seines Landes ab, verhieß jedoch den Städten Entgegenkommen gegen ihre Wünsche, wenn sie ihm dafür finanzielle Vorteile gewährten, entweder eine Erhöhung und Spezialisierung des schonischen Zolls, oder die Abtretung der Hälfte alles Seefunds oder die Erhebung eines Zolls von den hansischen Schiffen im Sunde bei Helsingör, dessen Höhe festzusetzen

[1]) Hans. UB. VI n. 499.

er den Städten überlassen wollte. Es ist das erste klare Zeugnis für den Plan des Sundzolls, den der König bald genug ausführte.[1]) Das waren nun Vorschläge, deren Annahme für die Städte unmöglich war und über die daher keine Verständigung zwischen ihnen und dem König erzielt wurde. Nur die Regelung des Seefunds waren sie bereit in Erwägung zu ziehen. Der König aber wiederholte seine Zusage, daß kein Kaufmann im Norden zur Annahme der Kupfermünze genötigt werden solle, und ersuchte sogar die Städte, sehr im Gegensatz zu seiner bisherigen Haltung, um Vorschläge für eine übereinstimmende Münzprägung Dänemarks und der Städte gelegentlich ihrer nächsten Tagfahrt mit ihm.[2]) Wenn nun doch die Ratifikationen des Bündnisses ausgewechselt wurden, so besagte dies, daß der König den Städten uneingeschränkt und keine ausgenommen den Genuß ihrer Privilegien zugestand. Rat und Unterstützung in betreff Schleswigs, um die er wie auch die Holsten baten, lehnten die Städte mit Hinweis darauf ab, daß das Reichsoberhaupt die Entscheidung des Streits übernommen habe. Hingegen willigten sie auf Wunsch des Königs ein, seine Gemahlin Philippa in der ungehinderten Nutznießung ihres großen Leibgedinges zu schützen, das er ihr in Schweden ausgesetzt hatte.[3]) Er räumte ihnen also eine Vertrauensstellung in den inneren politischen Verhältnissen seiner Reiche ein.

Dann legte er die Regierung in Philippas und des Reichsrats Hände und trat am 4. August 1423 die seit längerer Zeit geplante Auslandsreise an. Am 15. September schlossen er und seine pommerschen Vettern in Neustettin ein Bündnis mit dem deutschen Orden zu gegenseitiger Kriegshilfe und Freundschaft gegen jede Macht, die mit einer von ihnen den Verkehr abbreche. Diese Annäherung war durch das Aufhören der dänisch-polnischen Freundschaft angebahnt, durch Gesandte des Ordens und in seinem Auftrag durch Kord Bischof vorbereitet. Die wendischen Städte, deren Boten, voran Jordan Pleskow, ebenfalls dort zugegen waren, standen ihr, wie überhaupt der seit dem Tode Michael Küchmeisters eingetretenen Veränderung der Ordenspolitik beobachtend gegenüber. Denn

[1]) Daenell, Die Hansestädte u. der Krieg um Schleswig, a. a. O. S. 412 Anm. 155.

[2]) HR. 1. VIII n. 1154 § 18—20, vgl. d. vor. Anm.

[3]) Vgl. Erslev, Erik, S. 115f.

der neue Hochmeister Paul von Rußdorf wollte wieder voll und ganz Herr in seinem Lande, unbeschränkt durch seine infolge der Polenkriege mächtiger gewordenen Stände und durch den Einfluß fremder Mächte sein. Auch der Abhängigkeit von den wendischen Städten entzog er sich unter den veränderten Verhältnissen. Das Bündnis mit ihnen vollzog er nicht, den Pfundzoll führte er im Frühjahr 1423 wieder ein, die enge politische Verbindung zwischen seinen Städten und den wendischen lockerte er Schritt für Schritt wieder, sie sollten ihm in erster Linie Ordensstädte und nicht Hansestädte sein. Die Mahnung Danzigs, von seiner hansefeindlichen Politik abzulassen, denn „das meiste teil unser narunge leyt in der gemeynen hensestete und des kouffmans gemenschaft und handtyringe", ließ er unbeachtet. Wenn aber seine Städte gehofft hatten, daß er in dem Bündnis mit dem König ihre Verkehrs- und Handelsinteressen im Norden sicherstellen werde,[1]) so wurden sie späterhin enttäuscht. Zwar sagten beide Mächte einander Verkehrsfreiheit zu, jedoch mit dem Zusatz, daß jeder Untertan im Land des anderen Herrschers die Abgaben zu entrichten habe, die dieser kraft seiner Selbstherrlichkeit erhebe. Dies war ein gefährliches Zugeständnis, denn wie der Hochmeister dabei den Pfundzoll im Auge hatte, so der König den Sundzoll. Das Recht, einen solchen den Ordensuntertanen aufzuerlegen, hatte der Hochmeister ihm hierdurch zugestanden und der König berief sich später darauf.

Dann begab sich König Erich über Krakau nach Ofen und betrieb dort bei König Sigmund nach Wunsch seine Schleswiger Angelegenheit. Das Urteil, das dieser am 28. Juni 1424 fällte, sprach denn auch ganz Schleswig den Holsten ab und dem König zu.[2]) Aber die Holsten lehnten die Unterwerfung unter diesen Rechtsspruch ab, weil Sigmund ohne Zuziehung deutscher Reichsfürsten die Frage entschieden habe. Als Königin Philippa und der Reichsrat sich über ihren Ungehorsam bei Lübeck und den anderen verbündeten Städten beklagten und Erlaubnis zur Anschlagung ihrer offenen Klagebriefe an den Kirchentüren Lübecks begehrten, antwortete Lübeck, daß es dann auch den Holsten den gleichen Wunsch nicht versagen könne. Es verharrte in der gänzlich neutralen Haltung, die es 1423 angenommen hatte. König

[1]) Hans. UB. VI n. 521.
[2]) Erslev, Erik, S. 102ff., 182ff.

Erich aber meinte nun, das Größte erreicht zu haben, und trat nach der Sitte seiner beiden Vorgänger auf dem dänischen Thron, Waldemar Atterdag und Margrethe, deshalb eine Wallfahrt an; er reiste über Venedig nach Jerusalem.

Alsbald nach den Kopenhagener Verhandlungen hatten Lübeck, Hamburg, Lüneburg und Wismar auf einer Versammlung zu Lübeck gemäß der Anregung des Königs die Prägung silberner Sechslinge von bestimmtem Feingehalt beschlossen. Als ihre Ratsboten, von Lübeck Tidemann Steen und von Wismar Heinrich van Haren, im Herbst 1424 mit Königin Philippa zufolge einer Bestimmung des Bündnisses den ersten Bundestag in Kopenhagen hielten, nahm diese die von ihnen beschlossene Münzprägung auch für Dänemark mit einer kleinen Verschlechterung im Feingehalt der Münze an. Am 8. Oktober 1424 wurde zwischen der Königin und den vier Städten darüber ein Münzvertrag abgeschlossen. Das dänische Kupfergeld wurde zugleich in seinem Wert auf die Hälfte herabgesetzt. Alsbald gelang es Lübeck, außer Hamburg selbst Rostock, Stralsund und Greifswald zum Beitritt zu veranlassen. So war durch Verschlechterung der städtischen, Verbesserung der dänischen Währung eine gemeinsame Verkehrsmünze geschaffen, die Unsicherheit des deutsch-dänischen Geldverkehrs war zur Freude aller Kaufleute durch die Zähigkeit der lübischen Politik beseitigt worden.[1])

Aber nicht lange mehr währte die Ruhe im Norden, denn Mitte Mai 1425 traf König Erich, über Ragusa, Krakau, Kalisch und sein Stammland kommend, wieder in Dänemark ein. Der Wiederausbruch des Krieges mit Holstein war vorauszusehen, aber die wendischen Städte hatten keineswegs die Absicht, den König zu unterstützen, weil, wie schon im August 1424 ein Dorpater Bürgermeister den Städten seiner Heimat mitteilte, dies sehr gegen ihre Interessen verstoßen würde. In Eile berief der König für den 24. Juni 1425 einen großen Reichstag nach Kopenhagen, zu dem auch seine Bundesgenossen, die wendischen Städte und der Orden, auf seine Einladung ihre Boten sandten. Hier aber begehrten die anwesenden norwegischen und schwedischen Reichsräte Frieden und

---

[1]) HR. 1. VII n. 609 § 12, 615, 740, 741, 743, S. 506, n. 850, 851. Ungenau Korner S. 466f. § 1434. Warnung des Wismarer Rats vor Verwendung der dänischen Kupfermünze zum Kirchenopfer vgl. Burmeister, Bürgersprachen usw. von Wismar, S. 52 § 20.

Verhandlungen mit den Holsten, nur der Haß der dänischen forderte Krieg. Da versuchte Lübeck abermals, die Schleswiger Frage einem fürstlichen Schiedsgericht zu überweisen. Aber das war zuviel für die Geduld des Königs. Das Urteil Sigmunds betrachtete er als unumstößlich abschließende Entscheidung. Den Vergleichsentwurf Lübecks lehnte er als Spott und Hohn ab. Die Städte sollten ihm sein Recht von den Holsten schaffen und wenn erforderlich ihm dazu die vertragsmäßige Bundeshilfe leisten. Dadurch aber schloß er selbst die Möglichkeit friedlicher Verständigung aus.

Da verloren Lübeck, die Hanse und König Erich 1425 etwa im November den Mann, der die größte Bedeutung für sie alle seit einem Jahrzehnt gehabt hatte, Jordan Pleskow. Im Sommer hatte er eine hansische Gesandtschaft nach Flandern geführt, der Städtetag am 11. Oktober nahm noch seinen Bericht über ihre Tätigkeit entgegen, ein Hansetag wurde für den 24. Juni 1426 geplant, dann starb Pleskow an der Pest. Im Laufe einer etwa 35jährigen Wirksamkeit im öffentlichen Leben seiner Vaterstadt Lübeck hatte er eine vielseitige und große Begabung entfaltet. Er erscheint als erfolgreicher Führer der lübischen Landtruppen in den Fehden mit benachbarten Fürsten und als Befehlshaber der lübischen Friedeschiffe. Ihm hatte die Stadt 1395 den schwierigen Posten eines Hauptmanns in Stockholm während der Zeit des städtischen Pfandbesitzes anvertraut. Sein Hauptgebiet aber war die Diplomatie, und seine geistigen wie gesellschaftlichen Anlagen scheinen ihn dazu vor allen andern hansischen Politikern seiner Zeit befähigt zu haben. Allen vornehmen Fremden hatte sein Haus offen gestanden, an allen Fürstenhöfen, in allen Städten und Schlössern war er willkommen gewesen. Seine diplomatische Überlegenheit beherrschte die verschiedenartigen Kräfte innerhalb des lübischen Interessengebiets. Seine mächtige Autorität lenkte die schwer zu behandelnde Masse der Bürgerschaft und sicherte immer wieder der von ihm vertretenen Politik ihre Anerkennung. In fast überschwenglichen Worten preist ihn der Zeitgenosse Hermann Korner als den Mann, desgleichen keiner in den Hansestädten damals und früher gewesen, noch schwerlich in Zukunft sein werde. Daraus spricht die Begeisterung der lübischen Ratskreise für diesen ihren Führer und ihre Dankbarkeit dafür, daß er in steter unverdrossener, mühevoller Arbeit seit 1408 sie wieder zu Ansehen und Ehren und die Stadt Lübeck zu neuem und höherm Glanze gebracht hatte. In der Lei-

tung der lübisch-hansischen Politik wurde sein Nachfolger Heinrich Rapesulver, ein Mann, der Seite an Seite mit ihm seit 1408 gearbeitet hatte, aufs beste geschult war und namentlich in der Kunst der mündlichen Verhandlung groß gewesen zu sein scheint, nach Korners Urteil „en sere gud degedinges man“. Aber die Autorität über die Massen scheint ihm nicht in demselben Grade zu Gebote gestanden zu haben wie seinem ältern Kollegen, und vor allem: der Friede mit Ehren und die Freundschaft mit Dänemark, die dessen politisches Dogma gebildet hatten, waren nicht mehr möglich. Aus den Planeten weissagten die Astrologen für das Jahr 1426 Wunder und schlimme Zeiten. Wintergewitter und wütende Stürme leiteten es ein. Die Pest hielt wieder einmal ihren verheerenden Umzug. Krieg und Unfrieden herrschten an aller Welt Enden. Auch der Norden und sein König gingen schweren Schicksalen entgegen.

Mannigfache und verwirrende Gerüchte über König Erichs Kriegspläne liefen in den Seestädten um. Anfang März 1426 verfügte er zu Kriegszwecken abermals ein allgemeines Ausfuhrverbot und ließ die Schiffe und Waren der Hansen im Norden mit Beschlag belegen. Die wendischen Städte antworteten mit einem Verkehrsverbot nach dem Norden und sandten Mitte Mai 1426 ihre Boten zum Könige nach Wordingborg, die eine so ernste Sprache führten, daß er alsbald das Verkehrsverbot für die Angehörigen der Städte aufhob und ihre Waren und Schiffe von dem Arrest befreite. Aber seine dringenden Hilfsgesuche gegen die Holsten lehnten sie ab. Und nun kam auch in Stralsund nach dem Tode des einflußreichen Bürgermeisters Simon van Urden eine schärfere Stimmung gegen den König zur Herrschaft. Auf dem Hansetag zu Lübeck, Mittsommer 1426, sicherten sich die wendischen Städte für alle Fälle gegen Versuche der Landesherren, auf sie oder eine von ihnen im Interesse des Dänenkönigs einen Druck auszuüben, gegenseitig Schutz zu. König Erich aber schrieben sie, daß die Schuld an allem Unfrieden nur er selbst trage, denn hätte er den Vorschlag Lübecks nach Austrag der Schleswiger Frage durch ein Schiedsgericht angenommen, so hätte die Sache friedlich beigelegt werden können.

Bereits hatte der König die Kriegsmacht seiner drei Reiche aufgeboten, jedoch erst nach Empfang dieses Bescheides schlug er gegen Holstein los und griff am 21. Juli mit vereinigter Macht die

Stadt Schleswig an. Da wandte sich der junge Herzog hilfesuchend an Lübeck und die andern wendischen Städte. Mächtig regten sich in der Bürgerschaft Lübecks die alten Sympathien für Holstein und blieben nicht ohne Einfluß auf die Haltung des Rats. Ein letzter Vermittlungsversuch der verbündeten Städte schlug fehl. Da war die nächste Mitteilung, die König Erich von den Städten erhielt, keine Friedensbotschaft mehr. Am 22. September 1426 vereinigten sich zu Rostock in einem besonderen Bündnisse die sechs Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Hamburg und Lüneburg zur Bekämpfung der allgemein drohenden Dänengefahr und beschlossen, zu dem Zwecke noch im kommenden Herbste eine Flotte in See zu senden. Am 27. September gingen sie in Lübeck ein weiteres Bündnis mit Herzog Heinrich von Schleswig und seinen Brüdern ein; kein Teil sollte sich mit dem Gegner gesondert vertragen dürfen. Kurz nach dem 17. Oktober liefen die Absagebriefe der Städte beim Könige ein.

Die unmittelbare Folge war, daß dieser seine Belagerungsschanzen vor Schleswig anzündete und fluchtartig zur Verteidigung auf Flensburg zurückwich. Die Holsten aber, die bereits im Sommer verschiedene Erfolge errungen, auch Fehmarn und Schloß Glambeck wieder an sich gebracht hatten, drängten mit Glück nach. Die Kräfte der sächsischen Ritterschaft wurden für die Unterstützung der Holsten wieder frei, da Lübeck, Lüneburg und Hamburg im September eine Fehde zwischen dem Erzbischof von Bremen und Herzog Wilhelm von Lüneburg durch ihre Vermittlung beilegten. Die Flotte aber, welche die Städte in achtunggebietender Stärke Ende Oktober am Weißen Ufer im Wismarer Tief zusammengezogen hatten, konnte Unwetters und darauf folgenden Frostes wegen nicht mehr in Tätigkeit treten und mußte wieder aufgelöst werden. Erst das Jahr 1427 sah den Krieg auf der ganzen Linie entbrennen.

Die Lage war also endlich geklärt. Das Ziel, das die Gemeinden von Lübeck, Hamburg, Wismar und Rostock schon 1410 ins Auge gefaßt hatten, Krieg gegen Dänemark, war unter ihrem Einfluß von den lange widerstrebend gewesenen Räten verwirklicht worden. Aber nicht die Verteidigung des Anrechts der holsteinischen Grafen auf Schleswig war nun das Hauptziel der Kriegspolitik der Städte, so wichtig es auch für die territorialpolitischen wie kommerziellen Interessen Lübecks und Hamburgs war, daß die südliche, von ihnen wirtschaftlich beherrschte Hälfte der jütischen Halbinsel ein unab-

hängiger, leistungsfähiger Staat blieb. Der Kampf der Holsten, deren schlagfertige Rittermassen die nordische Landmacht beschäftigten, galt den Städten in erster Linie als eine willkommene Unterstützung ihrer eigenen handelspolitischen Ziele. Ausschlaggebend für ihr Verhalten war die Bedrohung und nun gänzliche Infragestellung ihrer Privilegien, ihrer kommerziellen Vorzugsstellung im skandinavischen Norden, die Notlage ihres und des hansischen Kaufmanns dort.

Denn die Finanzpläne des Königs hatten durch die großen Kosten seiner Reise neue Anregung erhalten. Und als er inne wurde, daß die Städte auch jetzt durchaus nicht gewillt waren, mit ihm gemeinsame Sache gegen Holstein zu machen, hatte er alsbald wieder zur Verletzung ihrer Privilegien und zu neuer Münzverschlechterung gegriffen. Alle Pläne, die er 1423 den Städten zur Beratung und Bewilligung vorgelegt hatte, unmäßige Seefundabgaben, höhere Zölle auf Schonen u. a., scheint er mit Ausnahme wahrscheinlich der Einführung des Sundzolls zur Tat gemacht zu haben.[1]) Unter den Vorwürfen, die von den Städten bei Ausbruch und im Verlauf des Krieges gegen den König erhoben wurden, stand denn auch in erster Reihe die dauernde Nichtachtung ihrer besiegelten Freiheiten, namentlich auch die strenge Handhabung des Strandrechts durch die dänischen Vögte.[2]) Aber die größte Bedrohung ihrer Stellung im Norden erblickten sie in der Ausübung einer selbständigen Handelspolitik durch den König. Die Förderung und Ausstattung seiner Städte und Untertanen mit Handels- und anderen Privilegien, die ihren eigenen alten Freiheiten widerstritten, erklärten sie für das Unerträglichste.[3])

Denn gegenüber dem Städtewesen und den bürgerlichen Beschäftigungen in seinen Reichen befolgte König Erich ein ganz anderes Verhalten als seine Vorgänger. Sowohl in Dänemark wie auch in Norwegen war, seitdem Königin Margrethe in den Verhältnissen des Nordens Ruhe und Stetigkeit geschaffen hatte, ein größerer Handelseifer zutage getreten. Vom Landbau weg drängten sich unternehmende Elemente in die Berufe des Seefahrers und

---

[1]) Über die Einführung des Sundzolls vgl. Erslev, Erik, S. 164, 240f., 461 Anm. 42 mit Angabe der Literatur über diese Frage.

[2]) Vgl. selbst Script. rer. Suecic. I. 2. S. 63.

[3]) HR. 1. VIII n. 712 § 5, HR. 2. I n. 365 § 44.

Kaufmanns. Einem weitern Umsichgreifen dieser Bewegung suchte zwar der König 1421 in Norwegen, 1422 in Seeland im Interesse des Landbaus und der Bevölkerung der seit alters üblichen Handelsplätze Schranken zu ziehen.[1]) Diese aber suchte er durch Verleihung neuer Vergünstigungen zu kräftigen und in ihrem Handelsbetrieb gegen aus- und inländischen Wettbewerb zu schützen. Er gab ihr z. B. für den Handel mit den Gästen und den Verkehr mit dem Landvolk ein Monopol. Als Muster für diese Bestrebungen und Verordnungen diente ihm die Handelspolitik, die jede deutsche Stadt im weitern oder engern Umfang zum Vorteil ihrer Bürgerschaft befolgte. Auch in seinen Erlassen über das Handwerk und die Zusammensetzung des Rats der Städte ahmte er das lübische Vorbild nach; Handwerker sollten in ihm nicht sitzen.[2]) Auch eine politische Stellung räumte er seinen Städten ein, er lud sie zu den Reichstagen.[3])

Auch im Ausland wollte er der Tätigkeit seiner Untertanen Wege ebnen. Wenigstens suchte er den schwedischen Kaufleuten, natürlich vergeblich, Zugang zum hansischen Kontor in Nowgorod zu verschaffen, während er andrerseits die Forderung der Hanse abwies, daß seine Untertanen im Verkehr mit den Russen sich den hansischen Anordnungen unterwerfen sollten; denn gerade aus Zerwürfnissen zwischen der Hanse und Nowgorod zogen sie kommerzielle Vorteile. Dann waren Wiborg, Åbo, Stockholm und andere Häfen Finnlands und Schwedens Stützpunkte eines schwunghaften Schleichhandels mit den Russen, und die hansischen Sperrmaßregeln gegen Nowgorod wurden dadurch erheblich abgeschwächt.

Aber der König vermehrte die der Stellung der Hansen im Norden drohenden Gefahren noch um eine weitere sehr ernste. Wollte er den nicht bloß wirtschaftlichen, sondern dadurch auch politischen Druck der wendischen Städte sich und seinen Reichen erleichtern, so konnte ihm die Heranziehung und Begünstigung anderer fremder Handelsnationen zum Verkehr mit dem Norden dazu eine wichtige Hilfe bieten. Er ermunterte und begünstigte den Verkehr der Holländer und Engländer nach Bergen und nach den Handelsplätzen am Sund. In dem von ihm um 1410 gegrün-

---

[1]) Erslev, Erik, S. 145 ff.
[2]) Erslev, Erik, S. 149 f.
[3]) z. B. den Rat von Åbo 1425, HR. 1. VII n. 815.

deten Landskrone gestattete er ihnen alsbald Handel und Aufenthalt.[1]) Sein Wohlwollen regte namentlich die Engländer an, den Verkehr nach Norwegen wieder in größerem Maße aufzunehmen. Und selbst die Fahrt in die Kronlande, Island, die Färöer, die Orkneys, Grönland, Halogaland und Finmarken, gestattete er einzelnen Schiffen, wenn sie zuvor bei ihm darum nachsuchten, im Widerspruch mit dem Handels- und Stapelmonopol, das Bergen für diese Gebiete besaß. Da der gesetzlich auf sechs Schiffe im Jahr festgelegte Verkehr zwischen Island und Bergen in Verfall geraten war, die Verbindung Grönlands mit Norwegen aber überhaupt aufgehört hatte, war der Wunsch der Isländer nach lebhafterer Verbindung mit der Welt begreiflich. 1412 erlaubte der König zum erstenmal nach langer Zeit wieder einem englischen Schiff den Besuch Islands. Daraufhin aber war schon im folgenden Jahr der eigenmächtige Verkehr englischer Schiffe dorthin so stark, daß der König der englischen Regierung das Fortbestehen des Verbots der Islandfahrt in Erinnerung bringen mußte. Aber auch hansische Kaufleute und Schiffer begannen nun mit Umgehung des Kontors zu Bergen direkt in die Kronlande zu fahren, und da während der Zeit der inneren Zerrüttung Lübecks dagegen von der Hanse nicht eingeschritten wurde, erließ erst im Jahre 1416 auf wiederholte Beschwerden des Kontors der Hansetag ein Verbot solcher Fahrten: der hansische Verkehr mit Norwegen sollte auf die von alters üblichen Niederlagen in Bergen, Opslo und Tunsberg beschränkt sein. Das Brügger Kontor und die Hansestädte unterstützten für ihren Machtbereich diese Politik und wehrten mit Erfolg solchen Durchbrechungen des hansischen Handelssystems zu Bergen.[2]) Darum auch machten die wendischen Städte 1423 gegen den Plan des Königs entschieden Front, der den Bürgern von Bergen den Verkehr in die Kronlande gestatten und ihnen auf diese Weise die Vermittlung des Handels zwischen der Bevölkerung der Kronlande und den Hansen wieder zuwenden wollte, die ihnen durch den direkten Verkehr der Norderfahrer mit den Hansen in Bergen genommen war.[3])

---

[1]) Erslev, Erik, S. 152.

[2]) HR. 1. VI n. 262 § 89—92, 275, 276, Hans. UB. VI n. 89. HR. 1. VII n. 263 § 4, 264, 265. Lieferungen von Butter und Wolle durch Lübecker an die Bischöfe u. das Kapitel der Orkneys über Bergen vgl. Hans. UB. VI n. 255.

[3]) HR. 1. VIII n. 1154 § 2.

Die Politik König Erichs konnte die wendischen Städte nicht in Zweifel darüber lassen, daß ihre Machtstellung in den drei Reichen auf dem Spiele stehe. Jeder Friede, auch wenn es die Möglichkeit eines solchen ohne einen Verzicht auf ihre politische Selbständigkeit gegenüber der Schleswiger Frage für sie noch gab, konnte nur immer ein fauler Friede sein. Ihre Gemeinden waren über die Handelspolitik des Königs, die sie mit dem Verlust sicherer, jahrhundertelang besessener Gewinne bedrohte,[1] aufs höchste erregt und drangen auf Krieg. Brennende Not, sagten die Städte in ihrem Rechtfertigungsschreiben, habe sie zum Kriege gezwungen, gern hätten sie eine friedliche Verständigung vorgezogen, aber der König habe sie unmöglich gemacht. Der Krieg um Schleswig war für die wendischen Städte ein Handelskrieg mit großen Perspektiven und weitreichenden Wirkungen. Sie führten ihn, gestützt auf ihre Seemacht und auf das holsteinische Landheer, um ihre kommerzielle Herrschaft im Norden zu behaupten. Sie nutzten ihn aber auch aus, um ihre alte Herrschaft über den westöstlichen Verkehr, die durch die zunehmenden Verbindungen Hollands und Englands mit Preußen vermindert wurde, wieder zu vergrößern, wodurch auch dies Rückgrat des hansischen Handels wieder größere Festigkeit erhalten mußte.

Die Hansen und Nichthansen argwöhnten sogleich, daß die wendischen Städte lediglich ihr Handelsübergewicht verstärken wollten. Sie verhielten sich gegen ihre Gesuche um Unterstützung, Abbruch des Verkehrs mit dem Norden und Einstellung der Fahrt durch den Sund im wesentlichen ablehnend. Nur die pommerschen Städte Kolberg, Köslin, Anklam, wahrscheinlich auch Stettin und Stargard traten trotz ihrer Landesherren wenigstens der von den wendischen Städten verfügten Handelssperre gegen den Norden bei. Mit ihren Hilfsgesuchen hatten die wendischen Städte nur bei der niedersächsischen Städtegruppe Erfolg. Lüneburg vermittelte die Verständigung zwischen beiden vermöge seiner Doppelstellung, die es territorialpolitisch den sächsischen, handelspolitisch den wendischen Städten zugehören ließ. Am 12. März 1427 erschienen von Lübeck Heinrich Rapesulver, von Hamburg Heinrich Hoyer und Erich van Tzewen und von Lüneburg Heinrich Viskule in Braunschweig auf

[1] Vgl. dazu früher S. 27f.

der Versammlung der sächsischen Städte, die bereits am 21. April 1426 zu Goslar ein Bündnis unter sich geschlossen hatten zur Herstellung einer engeren Fühlung zum allgemeinhansischen Leben, zur Abwehr fürstlicher Gewalttaten, innerstädtischer Verfassungskämpfe, der Straßenräuber und der westfälischen Fehmgerichte. Beide Städtebünde hatten Interesse an ihrer Vereinigung. Denn der sächsische sah darin eine Verstärkung seiner Stellung gegenüber den Fürsten, der wendische hoffte dadurch eine tätige Parteinahme dieser für König Erich zu verhindern. Der wendische sagte dem sächsischen Geldbeihilfen für dessen Zwecke, der sächsische jenem Truppensendungen zum nordischen Krieg zu. Von 18 sächsischen Städten erhielt der König am 14. April 1427 Fehdebriefe.[1])

Nach all den andern abschlägigen Antworten sahen sich die wendischen Städte zur rücksichtslosen Absperrung der nordischen Küsten und Wasserstraßen gedrängt. Das Meer mußten sie beherrschen, den Außenverkehr des Nordens unmöglich machen, den west-östlichen Verkehrsstrom über ihre Häfen leiten. Daß sie dadurch mindestens die Nichthansen auf die Seite des Königs drängen würden, konnte ihnen kaum zweifelhaft sein.

Mit Eifer trafen beide Teile während des Winters Vorbereitungen für den Krieg. Man war sich im Norden des wachsenden Ernstes der Lage, der durch den Eintritt der Städte in den Krieg geschaffen war, wohl bewußt. Auf Seemacht komme es jetzt an, bemerkte der Bischof von Westerås, denn wer zur See Herr bleibe, werde den Sieg davontragen.[2]) In der Tat bot der Norden von Anfang an auffallend große Seestreitkräfte auf. Die nordischen Auslieger, an ihrer Spitze Herzog Barnim von Barth, raubten neutrale hansische Schiffe und suchten bei Sandö nördlich von Gotland und bei Runö im rigischen Busen den wendischen Seeverkehr mit Rußland und Livland zu verhindern. In England gestattete die Regierung König Erich die Anwerbung von Schiffen und Mannschaften, aber sein Gesuch um 2000 Schützen lehnte sie trotz seiner engen Verbindung mit dem englischen Königshause — seine

[1]) Über die Haltung der Hansen und Nichthansen im einzelnen vgl. Daenell, Die Hansestädte u. der Krieg um Schleswig, a. a. O. S. 327 ff. u. die zugehörigen Anm., dazu jetzt Hans. UB. VI n. 647, 652, 676 § 2—4.

[2]) Erslev, Erik, S. 306.

Gemahlin Philippa war eine englische Prinzessin — ab.[1]) Aus Schweden trafen Truppen in Dänemark ein, Durch Ausfuhrverbot und allgemeinen Warenarrest wurden Lebensmittel und sonst wertvolle Güter im Norden zurückgehalten.

Auch die wendischen Städte warben im Westen durch die hansischen Kontore zu Brügge[2]) und London erfahrene Freibeuterführer, die sich in den Kriegen der Westmächte ihren Ruhm erworben hatten, nebst ihren Mannschaften an. Aber erst seit Ende 1427, nachdem ein Beschluß des englischen Parlaments sie aus ihrem Dienstverhältnis entlassen hatte, traten die Männer, deren Namen und Taten im Seekrieg der Städte nun immer wiederkehren, Bartholomäus Voet, Michel Ruthe, Klockener mit 300 Gesellen und zwei großen und sieben kleinen Schiffen in die Dienste der wendischen Städte, und andere folgten durch Vermittelung des Londoner Kontors ihrem Beispiel.[3]) Durch das Brügger Kontor sowie in Danzig suchten sie außerdem kriegstüchtige Schiffe in möglichst großer Zahl zu gewinnen.

Nach dem Beschluß der Städte lief Anfang April 1427 ihre Flotte aus, 15 große Schiffe mit Vorkastellen und eine größere Anzahl kleinerer. Sie schatzte Bornholm um 10 000 M. löth. Silbers, plünderte in Verbindung mit den holsteinischen Vitalienbrüdern unter Führung von Herzog Heinrichs jüngerem Bruder Gerd die dänischen Inseln Läso, Årö, Laaland und Möen und legte sich dann vor Flensburg, das der Herzog von der Landseite mit holsteinischen und städtischen Truppen belagerte. Jedoch wenige Tage nach ihrer Ankunft wurde der Herzog bei einem nächtlichen Anlauf der trunkenen Hamburger Mannschaft gegen die Festung von einem Dänen erstochen, und nun kehrte die Flotte unschlüssig, was geschehen solle, heim. Da wurden die Gemeinden unruhig und begehrten energische Kriegführung. Deshalb sandten die Städte nach Mitte Juni ihre Seemacht unter Oberbefehl des Tidemann Steen, der wahrscheinlich dies Amt ebenso

---

[1]) Hans. UB. VI n. 661, 694, Proceedings of the privy council of England, III S. 270, HR. 1. VIII n. 336.

[2]) Durch dieses arrestierten sie auch dänische Güter in Flandern, Hans. UB. VI n. 1073 u. Anm. 2.

[3]) HR. 1. VIII n. 129, 130; 335, 336, Hans. UB. VI n. 694, 712, 722. Ist Barth. Voet vielleicht identisch mit dem HR. 1 VII n. 719 gen. Bartholomäus, der aus Spanien verbannt 1424 mit 10 Segeln seeräubernd vor dem Zwijn lag?

wie auch seine jüngst erfolgte Ernennung zum Bürgermeister den besonderen Sympathien der Lübecker Gemeinde als Mitglied des ehemaligen neuen Rats verdankte, in den Sund. Es waren 36 Fahrzeuge, darunter viele stolze Schiffe mit Vorkastellen und Marsen, mit insgesamt über 8000 Gewappneten an Bord. Dort aber erlitt die Flotte am 11. Juli infolge schlechter Führung und schlechten Zusammenwirkens ihrer verschiedenen Teile durch die schwedisch-dänische Flotte, die unter Befehl des Herzogs Barnim von Barth stand und durch den Anschluß holländischer und englischer Schiffe der städtischen anscheinend überlegen war, eine Niederlage. Namentlich die Hamburger hatten empfindliche Verluste an Schiffen, an Toten und Gefangenen, unter letzteren auch ihren Führer, den Bürgermeister Heinrich Hoyer. Tidemann Steen wich auf Bornholm zurück, um die Stralsunder Schiffe, die noch nicht erschienen waren, an sich zu ziehen und die preußische Kauffahrteiflotte, deren Herankommen er vermutete, vor der Weiterfahrt zu warnen. Dadurch aber beging er einen anderen Fehler. Er hatte nämlich Auftrag, die von Flandern her ansegelnde, nach Preußen und Livland bestimmte Baiensalzflotte, der die Städte die Abfahrt aus dem Zwijn nach anfänglichem Verbot im Vertrauen auf ihre Seemacht gestattet hatten, sicher durch den Sund zu geleiten.[1]) Als diese kurz nach dem Rückzug Steens in den Sund einlief, wurde sie von den Dänen angehalten, und da die preußischen Schiffe es ablehnten, die wendischen im Stich zu lassen, nach tapferster Gegenwehr überwältigt. 36 stattliche warenbeladene Schiffe, darunter 15 Danziger und 12 Wismarer, fielen den Dänen in die Hände, die Mehrzahl aber, und zwar wohl vorzugsweise Kampener, holländische und andere nichthansische, ließ der König unangefochten vorbei. Am 16. Juli liefen in die Danziger Bucht angeblich 130 Schiffe ein und verteilten sich von dort nach ihren Bestimmungshäfen im Osten.[2]) Groß war im Norden der Jubel über die unvermutet gewonnene „Salzquelle“, und nicht zu unterschätzen war die Verstärkung der nordischen Seemacht durch die eroberten hansischen Schiffe.

---

[1]) Hans. UB. VI n. 661, 676 § 10, 679, HR. 2. II n. 434 § 35, Lüb. UB. VII n. 105, Städtechron. 28 S. 268 ff.

[2]) Hans. UB. VI n. 681, 756, 837. Über die Vorgänge, Schäden usw. vgl. Daenell a. a. O. S. 417 Anm. 224, dazu Hans. UB. VI n. 676 § 9.

Im Norden und anderwärts erregte das Mißgeschick, das die Städte bisher verfolgt hatte, Spottlust und üble Nachrede namentlich gegen Lübeck,[1]) in den fürstlichen Kreisen Genugtuung und Freude. Kurfürst Friedrich von Brandenburg nahm sogar eine Zeitlang eine den wendischen Städten Besorgnis einflößende Haltung an. Durch die preußischen Städte aber ging ein Schrei der Klage und Entrüstung über die schweren Verluste, über den aller Neutralität hohnsprechenden Zugriff des Königs. Doch wurden sie an einer Verbindung mit den wendischen Städten gegen den König durch den Orden gehindert. Und so teilten Preußen und Livland das Schicksal aller schwächlichen Neutralen; ihr Seehandel wurde von der Willkür der kriegführenden Mächte abhängig. Die segelfertig in Danzig liegende Flotte der preußischen und livländischen England-, Holland- und Flandernfahrer mußte auf Geheiß des Hochmeisters, der damit dem König einen Gefallen tun wollte, die Fahrt nach dem Westen aufgeben.[2]) Die englischen und holländischen, besonders Amsterdamer Schiffe, die sich ihr hatten anschließen wollen, mochten sehen, wie sie den Heimweg fanden, und ihrer viele zogen es vor, in Danzig liegen zu bleiben. Verschiedene englische Schiffe, die aussegelten, fielen den Rostocker und Wismarer Freibeutern in die Hände und hatten böse Behandlung zu erdulden.[3]) Die Vermittelungsversuche des Hochmeisters bei den streitenden Mächten scheiterten ebenso wie die des Herzogs Kasimir von Stettin an der Unnachgiebigkeit beider Gegner. Ja, der König rief einem Gesandten des Hochmeisters das hochfahrende, übermütige Wort entgegen, wenn die Holsten und Städte seine Bedingungen nicht annehmen wollten, werde er ewig mit ihnen Krieg führen.[4])

Unter dem Einfluß der städtischen und der nordischen Auslieger geriet der Verkehr auch innerhalb der Ostsee ins Stocken. Von den Livländern wurde sogar der Landweg durch das unsichere Samaiten über Memel nach Preußen, die uralte Straße „umme

[1]) Über den „Badequast“ vgl. Techen i. Mecklenb. Jbb. 55 S. 27 Anm. 2, über die Auffassung in Köln Städtechron. 13 S. 159f., 14 S. 765, über die Stimmung in Wismar Burmeister, Bürgersprachen usw. S. 56 § 8.

[2]) Hans. UB. VI n. 681.

[3]) Hans. UB. VI n. 723 § 9, HR. 1. VIII n. 452 § 9.

[4]) Über die Vermittelung Erslev, Erik, S. 213, 220ff., ergänzend nun Hans. UB. VI n. 676; vgl. n. 684.

lant“ oder „über den Strand“, die wir wiederholt früher von Gesandtschaften, Truppen und Reisenden begangen finden, der Seefahrt vorgezogen und das alte Verbot derselben von ihnen außer Kraft gesetzt. Überhaupt kam infolge des Krieges ein bestimmtes System des Verkehrs scharf zum Ausdruck, das den Wünschen der kriegführenden Städte durchaus entsprechen mußte und ähnliche Zustände widerspiegelte, wie sie vor langen Zeiten, vor dem Beginn des direkten ostwestlichen Verkehrs durch den Sund einmal normal gewesen waren. Für das Nordseegebiet war Hamburg nun der Ein- und Ausfuhrhafen im Verkehr mit der Ostsee, und umgekehrt für das Ostseegebiet Lübeck. Lüneburg und Wismar nahmen aus verschiedenen Gründen in starkem Maße an den Vorteilen dieser Verkehrsgestaltung teil, die den kriegführenden Städten ein Monopol des Zwischenhandels zwischen beiden Meeresgebieten verlieh. Innerhalb der Ostsee bewegte sich der Verkehr auf den Seiten eines Dreiecks, dessen Scheitelpunkte gebildet wurden durch Lübeck, Danzig und Reval. War die direkte Fahrt zwischen Lübeck und Reval zu unsicher, so hielten sich die Schiffe in den pommerschen, preußischen, livländischen Küstengewässern. Herkunfts- und Absatzgebiet der Waren wurden in den wendischen Städten durch Ursprungs- und Ablieferungsnachweise kontrolliert.

Zur Verstärkung ihrer Seestreitkräfte, aber auch zu ihrer Entlastung in finanzieller Hinsicht entfesselten die Städte nun ein offizielles Kaperwesen größten Umfangs. Am 3. August 1427 ergingen ihre Aufrufe an alle wagemutigen Gesellen, sich unter städtischem Schutz an der Bekämpfung des Nordens zur See zu beteiligen; nur Mörder, Verräter und Verfestete sollten fernbleiben. Alle dem Feind abgenommene Beute sollte ihnen gehören, Schiffe wurden ihnen von den Städten und von unternehmenden Bürgern zur Verfügung gestellt. Nach alter Tradition waren Rostock und Wismar schnell wieder die Hauptstützpunkte dieser Auslieger, die Hauptmärkte des Raubguts. Sehr bald bekamen die Neutralen, aber selbst die Angehörigen der wendischen Städte die entfesselte Raublust dieser Scharen zu spüren.

Die Schlag auf Schlag folgenden Mißerfolge hatten die Erregung der Massen in den Städten schnell zu einer gefährlichen Höhe gesteigert. In Hamburg kam sie zuerst zum Ausbruch, natürlich richtete sie sich gegen den Rat. Auf Verlangen der Gemeinde wurde der Ratsherr Johann Kletzeke, der vor Flensburg die Ham-

burger Mannschaft nicht im Zaum gehalten und dadurch den Tod des Herzogs verschuldet hatte, gefangen gesetzt, nach dem Unglück der Hamburger Schiffe im Sund ein Sechzigerausschuß zur Wahrung des Wohls der Stadt bestellt. Auf die Gärung in den Städten aber baute der König einen Anschlag gegen sie. Er suchte im Oktober 1427 durch Briefe die Gemeinden noch weiter gegen ihre Räte aufzureizen, machte ihnen darin Mitteilung von dem 1423 geschlossenen Bündnis, beschuldigte die Räte demgemäß des Vertragsbruchs und forderte die Gemeinden auf, sie von der Fortsetzung des Krieges abzuhalten. Er befand sich also in völliger Täuschung darüber, wer seine heftigsten Gegner eigentlich waren. Allerdings hatten seine Enthüllungen den Ausbruch von Aufständen in den Städten zur Folge, aber nicht, um die Räte zum Frieden zu zwingen oder für den begonnenen Krieg zu strafen oder mit dem König sich in freundliche Verbindung zu setzen, sondern weil die Gemeinden in dem Bündnis einen Verrat der städtischen Interessen an die Dänen erblickten. In Hamburg wurde Kletzeke am 17. Januar 1428 enthauptet. In Rostock und Wismar kam es ebenfalls zur Einsetzung von Sechzigerausschüssen. In Wismar wurden Heinrich van Haren und der würdige älteste Bürgermeister Johann Bantzekow, beides hochangesehene hansische Diplomaten, bereits am 31. Oktober und am 18. November 1427 hingerichtet. Die Häupter des Rostocker Rats retteten sich durch Flucht. In Verbindung mit der Landesherrschaft wurden im Januar 1428 von den Gemeinden beider Städte Ratsneuwahlen vorgenommen, in Wismar unter vollständiger, in Rostock unter teilweiser Umgestaltung der bisherigen Zusammensetzung. In Stralsund aber warf der Rat unter Führung des Bürgermeisters Klaus von der Lippe die von den Brauern angestiftete Verschwörung mit blutiger Strenge nieder. Nur in Lübeck blieb die Gemeinde ruhig. Vergeblich wiederholte der König hier seinen Versuch. Uneröffnet gab sie seine Schreiben an den Rat weiter und erteilte ihm eine feste und energische Abweisung: sie wisse auch ohne seine Briefe, daß er nur Zwietracht zwischen ihr und dem Rat säen wolle. Nur Tidemann Steen, ihren alten Günstling, den der Aufstand von 1408 in Lübeck emporgehoben hatte wie in Hamburg den Johann Kletzeke, forderte sie als Opfer ihrer Empörung über die schlechte Kriegführung. Doch erwirkte der Rat, nachdem ein Gutachten der Städte Göttingen, Braunschweig und Lüneburg ihn für unschuldig erklärt hatte, seine

Begnadigung zu Gefängnis, das 1430 in Hausarrest umgewandelt und 1434 aufgehoben wurde, nachdem er auf Wiederaufnahme in den Rat verzichtet hatte.[1])

Mit Staunen wurden der König und andere ferner stehende Beobachter inne, daß seine Schreiben das Gegenteil dessen bewirkten, was er beabsichtigt hatte, daß sie den Kriegseifer der Gemeinden nur noch mehr anspornten, daß der Krieg gegen ihn populär war in den breiten Schichten der städtischen Bevölkerung. Noch während die Wogen der inneren Unruhen hochgingen, legte das lübische Staatsschiff, das Ziel fest vor sich, wieder um und machte aufs neue klar zum Gefecht.

Auch das Bündnis der Städte wurde durch die Verfassungsänderungen in dreien von ihnen nicht gelockert; in vollster Einmütigkeit berieten sie im Januar 1428 die Fortsetzung des Krieges. Aber nach den Fehlschlägen des ersten Kriegsjahres waren sie sich der Größe des Wagnisses, daß sechs Städte und ein schon durch langen Krieg ermüdetes kleines Fürstentum den Kampf gegen die drei skandinavischen Völker und den üblen Willen der neutralen Seemächte aufnahmen, wohlbewußt geworden. Ihre Beschlüsse bezeugen eine tieferneste, religiöse Stimmung. Die Söldner sollen keine Kirchen plündern und brechen, nach dem Auslaufen der Flotte sollen Prozessionen und Fasten in den Städten veranstaltet, und solange sie in See ist, wöchentlich Bittmessen gesungen werden. Die Streitmacht, die von ihnen aufgestellt wurde und Ende März am Weißen Ufer im Wismarer Tief sich versammelte, war die größte und bestgerüstete, die von ihnen überhaupt in diesem Kriege ausgesandt wurde, 6800 Mann regulärer Truppen, davon Lübecks Anteil 2000, auf insgesamt über 200 großen und kleinen Fahrzeugen. Die Schiffe waren mit Büchsen, mit allem sonst nötigen Schießgerät, mit Brech- und Grabwerkzeugen und gedeckten Booten zur Bestürmung und Niederbrechung feindlicher Schlösser — an Kopenhagen und Helsingör wurde zunächst gedacht — wohlversehen, nach ihrer Herkunft kenntlich durch ihrer Heimatstadt Wappen, das sie groß und sichtbar auf den Kastellen und den Schiffsborden aufgemalt zeigten, in ihrer Zusammengehörigkeit erkennbar durch große lichtblaue Kreuze, die auf die Innen- und Außenseite der Segel aufgenäht waren. Den Oberbefehl führte Graf Gerd von

---

[1]) Vgl. die Nachweise bei Daenell a. a. O. S. 419f. Anm. 240—245.

Holstein, der mit 100 Rittern und einem eigenen Schiffe zur Flotte stieß. Und zu dieser stattlichen Angriffsmasse kamen die städtischen Kaperschwärme, die sich über das Meer allenthalben hin verteilten. Die sächsischen Städte aber leisteten ebensowenig wie 1427 Hilfe.

Der König, der, wie seine Gegner in seiner Umgebung, in den Städten Spione hatte, die Fühlung zu den Ratskreisen besaßen, war vor dem Angriff gewarnt. Er konnte rechtzeitig Kopenhagen verproviantieren, mit Truppen besetzen und an der Hafeneinfahrt durch starke mit Geschützen armierte Befestigungen widerstandsfähiger machen. Auch das Zögern Lübecks bei der Absendung seiner Schiffe kam ihm zugute. Lübeck aber handelte unter dem Einfluß der Friedensvermittlung, die seit dem Winter im Auftrage König Sigmunds selbst einer seiner Räte, Dr. Stock, versuchte. Der Zeitpunkt dafür war jedoch, wie der Gesandte bald merkte, denkbar ungünstig. Schließlich mußte auch der lübische Rat, der mit Rücksicht auf das Reichsoberhaupt das Ungestüm Hamburgs und Wismars gedämpft hatte, dem Verlangen seiner eigenen Bürgerschaft nachgeben und in das Auslaufen der Flotte willigen. Das Erscheinen der städtischen Seestreitkräfte vor Kopenhagen am 8. April 1428 zerstörte die Hoffnungen Stocks und die Aussicht auf erfolgreiche Verhandlungen schnell.

Interessante und denkwürdige Kämpfe spielten sich nun vor Kopenhagen ab. Der Versuch der städtischen Hauptleute, am 25. April das Reveshol, die Hafeneinfahrt im Norden der Insel Amager durch Versenkung von zehn mit Kalk und Steinen belasteten alten Schiffen zu sperren und dadurch die nordische Flotte im Hafen einzuschließen, mißglückte. Sie kehrten Anfang Mai wieder ins Wismarer Tief zurück, um für einen neuen Angriff vermehrte Vorbereitungen zu treffen. Aber auch die Dänen benutzten die Zeit und verstärkten ihre Verteidigungswerke am Reveshol. Am 8. Juni erschien die städtische Flotte wieder vor der dänischen Hauptstadt, am 15. erneuerten die Hauptleute nach Vermessung des Tiefs erfolgreich den Angriff auf die feindlichen Schiffe im Hafen und versenkten unter dem wirksamen Feuer der auf Flößen aufgestellten Geschütze 40 große und kleine Schiffe in der Hafeneinfahrt. Dann unternahmen sie trotz der Vorstellungen Graf Gerds, der dringend ihre Teilnahme an der Belagerung Flensburgs forderte, eine Plünderungsfahrt längs der dänischen Küsten, legten Lands-

krone in Asche, hausten zum zweitenmal furchtbar auf Bornholm und zogen sich Anfang August 1428 ins Wismarer Tief zurück, um die Bewegungen des Feindes abzuwarten. Denn inzwischen hatte es sich herausgestellt, daß die Sperrung des Hafens von Kopenhagen abermals mißlungen war. König Erich hatte sieben große Schiffe mit 12—1400 Bewaffneten glücklich zwischen den versenkten Schiffen hindurchgebracht, und eine längst erwartete schwedische Hilfsflotte war Anfang August im Sund eingetroffen. Aber der von den Städten befürchtete Vorstoß des Königs gegen die wendischen Häfen unterblieb, die Blockade der Elbmündung, die er wie 1427 auch dies Jahr versuchte, blieb unschädlich, und die schwedische Flotte verlor auf der Heimfahrt im Oktober durch Sturm viele Schiffe.

Die Schiffahrt binnen der Ostsee gestatteten die kriegführenden Städte im Jahre 1428 erst im August. Die Gesuche der Preußen um Freigabe der Sundfahrt aber lehnten sie ab, verlangten vielmehr, daß die preußische Flotte in Lübeck lösche, ihre Waren sollten dann auf dem Stecknitzkanal nach Hamburg hinüber und von dort weitergesandt werden. Die östlichen Hansen mußten sich fügen, und ihre Warenversendung über Hamburg nach dem Westen erreichte einen sehr bedeutenden Umfang.[1] Dem Brügger Kontor hatten die wendischen Städte wiederholt die Weisung gegeben, hansischen Schiffen die Fahrt nach Hamburg, aber nur dorthin und nur in Flotten, zu gestatten. Und dazu mußten sich die hansischen Schiffer und Kaufleute im Zwijn, die im Frühjahr wohl 90 Schiffe nach der Baie zur Einnahme von Salz gesandt hatten, von denen 50 zur Fahrt durch den Sund gewonnen waren, nach langem Zögern endlich im Herbstanfang 1428 bequemen.[2] Es war die Folge ihres Eintreffens in Hamburg, daß kurz nach Mitte Oktober eine mächtige Flotte von 110 Schiffen mit Travensalz und flämischen Gütern von Lübeck her auf der Danziger Reede eintraf,[3] daß ebenfalls erst nach Mitte Oktober Lübeck einer großen Handelsflotte von 55 meist mit Salz befrachteten Schiffen unter Geleit von Söldnern und eines großen Holks, deren Kosten wie üblich von der Ladung getragen wurden, die Fahrt nach Reval gestattete.

---

1) HR. 1. VIII n. 499a, 507 § 3, Hans. UB. VI n. 748 § 4.
2) Hans. UB. VI n. 705, 737, 766, 770.
3) Hans. UB. VI n. 764.

Auch den Nichthansen machten die Städte durch ihre Seemacht die Sundfahrt unmöglich. Als sie im Frühjahr durch das Brügger Kontor Nachricht erhielten, daß die Kaufleute von London, Hull, Lynn und andern englischen Städten 14 der größten Schiffe zur Durchbrechung der Sundsperre ausrüsteten und dieselben wie früher im Sund dem König zur Verfügung stellen würden, sandten ihre Hauptleute von der vor Kopenhagen liegenden Flotte sechs Schiffe mit Vorkastellen nach Helsingör. Diesen gelang es, den englischen Vorstoß abzuwehren und dabei einen Holk von 250 Last und eine Barke von 80 Last, beladen mit englischem Tuch und Baiensalz, wegzunehmen.[1]) Die Engländer und Holländer aber, die seit dem vorigen Jahre wartend in Preußen gelegen hatten und endlich Anfang Oktober 1428 sich zur Ausreise entschlossen, wurden durch die wendischen Auslieger wenigstens zum Teil wieder nach Danzig zurückgescheucht. Denn in großem Maßstab kontrollierten diese den Seeverkehr der preußischen und livländischen Häfen. Über 2000 städtische Freibeuter lagen am 1. Juli 1428 in der Golwitz. Den kriegführenden Städten selbst bangte mit Recht für die Sicherheit ihrer eigenen Handelsschiffe. Am 11. August zerstörten ihre Auslieger das livländische Hapsal, im Dezember brachten sie eine preußische Flotte von etwa 30 Schiffen gefangen in die Golwitz ein. Mächtig schwollen die Klagen von Hansen und Nichthansen, Brüggern, Gentern, Antwerpenern, Kampenern, Engländern, Holländern u. a. über ihr Unwesen an, und nur selten glückte es Kauffahrern, Angriffe erfolgreich abzuwehren.

Die Engländer jedoch suchten die Feindschaft der Städte mit dem König auszunutzen, um namentlich zu Norwegen ihre Handelsbeziehungen wieder zu steigern. Das hatten auch die Städte beim Ausbruch des Kriegs gefürchtet und darum ihr Kontor in Bergen nicht aufgelöst und den Handel vorerst nicht verboten, „uppe dat de vrigheid unde stapel des copmans der nacien nicht vorlecht unde vornichtet en werde“. Aber noch 1427 hatte das Kontor wegen der feindseligen Stimmung der Norweger seine Position räumen müssen. Und nun wurden besondere Gewaltmaßregeln der Städte nötig, um ihren Konkurrenten das Eindringen in den Bergenhandel zu verleiden. Im Frühjahr 1428 wurde einer holländischen Handelsflotte, die ungeachtet der Warnungen der Städte nach Norwegen gefahren

[1]) Hans. UB. VI n. 712, 728, HR. 1. VIII n. 414, 416, 418, 422—424, 451.

war, auf der Rückreise von wendischen Freibeutern übel mitgespielt.[1]) Ende Juli trennte sich Bartholomäus Voet mit 600 Rostocker und Wismarer Vitalienbrüdern im Sunde von der städtischen Flotte und erschien unerwartet vor Bergen. Die dort anwesenden englischen Schiffe, die auf die Befrachtung mit Fischen und Fellen warteten, und mit ihnen der Bischof von Bergen ergriffen höchst erschreckt die Flucht. Nach kurzer Plünderung, ehe die überraschten Stadtbewohner Widerstand wagten, kehrte Voet in die heimischen Häfen zurück. Als er Mitte März 1429 von Wismar aus mit 400 Gesellen in sieben Schiffen wieder vor Bergen erschien, fand er die Bewohner gerüstet. Da zog er aus Wismar zehn weitere Schiffe mit Genossen heran und von der Elbe die Hamburger Bergenfahrer mit 16 Hauptschiffen und 600 Kämpfern. Und nun war jeder Widerstand umsonst. Der königliche und der bischöfliche Hof in Bergen wurden geplündert und verbrannt, ein großer Teil der Stadt ging dabei ebenfalls in Flammen auf. Mit reicher Beute an Kostbarkeiten und an nordländischen Stockfischen, Fellen u. a., die auf die englischen Abnehmer harrten, lief Voet in die Elbe ein und kehrte dann nach Wismar zurück. Durch diese Schläge war der norwegische Handelsstand in Bergen gebrochen, die fremde Kaufmannschaft aber wirksam abgeschreckt. Hier hatten die wendischen Städte nichts mehr von ihren Konkurrenten zu fürchten, obendrein da die Engländer sich gleichzeitig mit dem König und der Bevölkerung Norwegens durch fortgesetzten Verkehr nach den Kronlanden und durch Gewalttaten verfeindeten.

Verhandlungen zwischen den kämpfenden Mächten waren im September 1428 erfolglos verlaufen, neue durch Herzog Wilhelm von Lüneburg, den Oheim der Holsteiner Grafen, für den 22. Mai 1429 verabredet worden. Während aber die Städte mit Rücksicht darauf ihre Flotte daheim behielten, warf sich eine dänische Flotte von 75 Fahrzeugen mit 1400 Mann an Bord unvermutet am 6. Mai auf den Stralsunder Hafen. Jedoch der entschlossene Bürgermeister Klaus von der Lippe raffte die Bürger zusammen, und mit Hilfe gerade einlaufender Lübecker und Wismarer Kauffahrer und Paul Schüttes, eines der beliebtesten Konvoyführer wendischer Handelsflotten in der

[1]) HR. 1. VIII n. 181, 194 § 6, 10, Hans. UB. VI n. 654, 706, 741, Chronik Christians van Geren bei Bruns, Hans. Gesch. Qu. N.F. II S. 349.

Ostsee während der Kriegszeit, erlitten die Dänen am 9. Mai in dem engen Fahrwasser schwere Verluste und mußten entweichen. König Erich aber geriet darüber dermaßen in Wut, „dat eme de trane ut sine ogen gingen“.

Die verabredeten Verhandlungen, welche wie die letzten in Nyköping in gereizter Stimmung geführt wurden, endeten infolgedessen gänzlich erfolglos. Kein Teil wollte von seinen Ansprüchen etwas aufgeben, beide aber nahmen in Manifesten an die deutschen Fürsten die größere Friedensliebe für sich in Anspruch. Herzog Wilhelm jedoch, der schon im Herbst 1428 von den Städten 8000 M. lübisch als Preis seiner künftigen Friedensvermittlung erhalten und über dessen Tätigkeit in den letzten Verhandlungen selbst der König nur Worte des Lobes und Vertrauens hatte, trat nun offen auf die Seite der Verbündeten. Lübeck, Hamburg und Lüneburg nahmen ihn für einen Monat mit 400 Rittern in Sold. An der Spitze dieser und eines holsteinischen Aufgebots eroberte er Mitte September 1429 Apenrade und das benachbarte Schloß Brunlund. Auch zur See traf den König Unglück. Denn die schwedischen Schiffe, die mit der Kriegssteuer Schwedens nach Dänemark unterwegs waren, wurden von Rostocker und Wismarer Freibeutern genommen und die wertvolle Ladung nebst 200 Gefangenen nach Wismar gebracht.

Aber den Städten war dadurch, daß sie mit Rücksicht auf die Nyköpinger Verhandlungen ihre Flotte nicht ausgesandt hatten, in anderer Weise schwerer Schaden erwachsen. Denn der Orden und seine Städte verständigten sich, als die wendischen Städte Anfang Februar 1429 ihr Gesuch um Freigebung der Sundfahrt abermals ablehnten, mit König Erich über dieselbe. Er bewilligte der preußisch-livländischen Flotte Geleit und zollfreie Durchfahrt durch den Sund unter der Bedingung, daß sie nicht Waren seiner Feinde mit sich führe. Und so segelte dieselbe Ende April, verstärkt durch englische, flämische und holländische Kauffahrer, gewiß weit über 60 Schiffe stark, von denen jedes über 100 Last große 30 Bewaffnete an Bord hatte, unangefochten durch den Sund. Und nur wenig später gelangte auch von Westen her eine große Handelsflotte in die Ostsee; am 27. Mai trafen in Reval 29 Schiffe, davon 27 mit Salzladung, ein. Den wendischen Städten aber, besonders Rostock und Wismar, zeigte nun der Hochmeister, gekräftigt durch den Rückhalt am König, feindselige Gesinnung. Er ließ ihre Schiffe

und Güter in seinem Land anhalten. Jedoch infolge der gefährlichen Spannung, die er dadurch in seinem Verhältnis zu ihnen hervorrief, lag nun der Seeverkehr seines Landes viel mehr als bisher schon darnieder. Andrerseits nutzte König Erich geschickt das Verkehrsbedürfnis und das gespannte Verhältnis des Ordens zu den Städten aus. Denn er forderte nun von den Ordensuntertanen die Zahlung des Sundzolls, den die Nichthansen vielleicht schon seit einiger Zeit entrichteten. Und der Gesandtschaft, die auch der Orden zu den Nyköpinger Verhandlungen geschickt hatte, gelang es nicht, vom König die Anerkennung der Sundzollfreiheit für die Untertanen des Hochmeisters zu erhalten. Der Orden war in der peinlichsten Zwangslage.

Auch in einer andern Richtung, in Nowgorod, hatte der König den Städten Schwierigkeiten zu erwecken gewußt. Er überzeugte die Republik, daß die Seinigen an den in früheren Jahren im finnischen Busen gegen ihre Mitbürger verübten Räubereien unschuldig seien, und vereitelte die Bemühungen der Kaufleute des hansischen Kontors, die wiederholt die Russen zum Krieg gegen den König aufzuhetzen versucht hatten. Nowgorod richtete nun seinen Zorn gegen die Hansen.

Überhaupt war die Stellung der Hanse in ihrem weiten Verkehrsgebiet nach keiner Seite hin zufriedenstellend. Das Verhältnis der wendischen Städte und der Holsten zu den Holländern nahm infolge der gegenseitigen Gewalttaten und Friedensbrüche mehr und mehr die Formen eines offenen Kaperkriegs an, der vorzugsweise in der Nordsee und durch Hamburg geführt wurde. Auch die Engländer gerieten über die wendischen Sperr- und Zwangsmaßregeln in eine stärkere Erregung. Im gesamten Westen war die Lage des hansischen Handels aus verschiedenen Gründen ungünstig geworden. Und der Gehorsam der Hansen gegen das Brügger Kontor verminderte sich. Es trat immer deutlicher zutage, daß die hansische Handelspolitik ohne die Initiative der wendischen Städte unfähig zu selbständigen Leistungen war und daß das Ausland die kommerzielle Machtstellung der Hanse angriff, da es die Kräfte der wendischen Städte anderweitig ganz in Anspruch genommen sah. Charakteristisch ist auch die Klage, die sogar von den livländischen Städten 1429 erhoben wurde, daß seit dem Beginn des nordischen Kriegs der brieflich-diplomatische Verkehr zwischen ihnen und den wendischen Städten ganz aufgehört habe. Und

dazu drohte diesen von Reichswegen ein neuer Eingriff König Sigmunds, der wegen der wachsenden Hussitengefahr unverzüglichen Friedensschluß forderte und ihnen leicht gefährliche fürstliche Widersacher im Rücken erwecken konnte.

Überall Unsicherheit und Feindseligkeit und trübe Aussichten für die wendischen Städte. Damals waren sie dem Frieden, wenn der König die hansischen Kaufleute im Norden bei ihren alten Privilegien hätte lassen wollen, sehr geneigt. Darum erkauften sie die Vermittlung Herzog Wilhelms. Darum versuchten sie 1429, obzwar vergeblich, einen allgemeinen Hansetag zustande zu bringen. Darum schickten sie Heinrich Rapesulver nebst andern Ratsboten Anfang September 1429 zum Hochmeister und erhielten seine Zusage, einen neuen Vermittlungsversuch beim König machen zu wollen. Andrerseits lag dem Hochmeister selbst gegenüber den Sundzollansprüchen des Königs sehr an einer Fühlung mit den Städten, und er gestattete auf Bitte der wendischen Boten seinen eigenen Städten die Teilnahme an dem nächsten Hansetag. Und sofort luden nun zu diesem die Boten im Auftrag ihrer Städte noch von Danzig aus ein, um, wie sie in ihren Einladungsschreiben bemerkten, „eygentlich czu erfaren, wer bey der freyheit der gemeynen hense welle bleiben und der mit gebruchen, ader wer die welle obirgeben“. Seine Verhandlungsgegenstände sollten die Wahrnehmung der hansischen Interessen auf allen ihren Handelsgebieten, besonders aber die Kriegsfrage und der Sundzoll sein. Vertreter von 30 Hansestädten aus allen Gruppen versammelten sich am 1. Januar 1430 in Lübeck. Die Holstenherren mit ihren Räten waren ebenfalls anwesend. Auch Herzog Wilhelm von Lüneburg erschien, aber nur, um, wie er sagte, „alse eyn godesbote unde nicht alse eyn vorste“ von der Hanse Hilfe gegen den furchtbaren Andrang der Hussiten zu erbitten, die im Dezember mit gewaltiger Heeresmacht über das Erzgebirge und durch das Meißnische vorgerückt waren und deren Vortruppen schon bis dicht vor Magdeburg schweiften. Und es mußte einen guten Eindruck auf das Reichsoberhaupt und auf die bedrohten sächsischen Bundesstädte und ihre Herren machen, daß Lübeck, Hamburg und Lüneburg dem Herzog sofort 500 Schützen zur Verfügung stellten. Die wendischen Städte aber hielten den Anwesenden eindringlich vor, daß es sich in ihrem Kampf mit dem Norden nicht um die Verfolgung ihrer besonderen Interessen, sondern um Angelegenheiten des gemeinen Kaufmanns handle. Da meinten

diese zwar, daß dann die andern Hansestädte ihnen nach Möglichkeit Beistand leisten müßten, denn sonst habe die ganze hansische Verbindung geringen Wert und Nutzen. Aber zu positiven Zusagen erklärten sie sich unbevollmächtigt und schlugen vor, den Ausfall des hochmeisterlichen Vermittlungsversuchs erst abzuwarten.

Um dieselbe Zeit machte sich König Erich auf den Weg nach Schweden, um seine dortigen Untertanen weiteren Hilfeleistungen zum Kriege geneigt zu machen. Denn mit von Jahr zu Jahr wachsender Mißstimmung empfanden gerade sie die drückenden finanziellen Anforderungen und die ungünstigen wirtschaftlichen Wirkungen des Kampfes. Seine kluge und tatkräftige Gemahlin Philippa aber, die in früheren Wintern wiederholt diese Mission ausgeführt und auch in diesem die Reise angetreten hatte, war unterwegs am 5. Januar 1430 im Kloster Vadstena gestorben. Als der König im März nach Dänemark zurückkehrte, verlangte er nach Fortsetzung des Krieges. Da war es eigentümlicherweise eine der verbündeten Städte selbst, Stralsund, die mit Hilfe des Hochmeisters den König zur Einwilligung in eine neue Tagfahrt mit seinen Gegnern bewog. Diese fand am 31. Juli 1430 wiederum in Nyköping statt; aber die Verlegenheiten der Städte gaben dem König so große und für sie demütigende Forderungen ein, daß ihre Boten erklärten, ohne Befragung ihrer Bürgerschaften auf nichts derartiges eingehen zu können.

Da geschah etwas Unerhörtes, denn „da deden de van Rostoke alse untruwe lude“, sagt die lübische Chronik. Rostock nahm die Vorschläge des Königs für sich an. Schon vor der Tagfahrt scheinen sich Rat und Bürgerschaft der Stadt darüber einig geworden zu sein, daß sie den Krieg aufgeben wollten, und mit dieser Weisung ihre Boten entsandt zu haben. Aber nun war vollends für den König von einer Milderung seiner Bedingungen keine Rede mehr. Und ein anderes Ereignis sollte ihn schnell noch mehr triumphieren lassen. Denn als die Räte und Bürgerschaften der anderen Städte mit voller Entschiedenheit die Forderungen des Königs für unvereinbar mit ihrer Ehre erklärten, die Holsten nicht fallen lassen wollten und die ungeminderte Anerkennung ihrer Privilegien verlangten, fiel auch Stralsund von dem Bündnis ab. In Lund vollzog der gewandte Bürgermeister Kord Bischof, den Korner als dem König besonders eng befreundet bezeichnet, am 12. Oktober 1430 im Auftrage seiner Stadt die Verständigung mit

dem König, während er zugleich seine Einwilligung in neue Verhandlungen mit den anderen Städten, die Mitte November in Skanör stattfinden sollten, erwirkte.

Der Eindruck dieses Sonderfriedens beider Städte auf die neutralen Hansen war überaus ungünstig. Verrat an der Sache des gemeinen Kaufmanns und eigensüchtige Absichten warfen diese ihnen vor und beschuldigten sie geradezu, daß sie den König zu seinen Seeräubereien und Übergriffen gegen die Neutralen anstifteten, um durch Vernichtung aller andern Schiffahrt den alleinigen Gewinn der Verkehrsvermittlung zu haben.[1]) Es sind verschiedene Gründe, die den Abfall beider Städte, die von Anfang an der Kriegslust der andern lau und bedenklich gegenübergestanden hatten, erklärlich machen. Nachdem Lübeck, Hamburg und Lüneburg in Verbindung mit der Landesherrschaft am 21. März 1430 in Wismar die alte Verfassung wiederhergestellt hatten, sah sich Rostock von der gleichen Absicht und, da es sich nicht fügen wollte, von Zwangsmaßregeln seiner Herrschaft bedroht. Da war König Erich tatsächlich die einzige Macht, bei der es Schutz suchen konnte. Durch 300 Bewaffnete ließ dieser die Boten der Stadt von Nyköping heimgeleiten. Und nun verstand sich auch die Herrschaft am 15. Oktober zur Anerkennung des neuen Verfassungszustands in Rostock. Außerdem aber waren zwingende Gründe zum Abfall für Rostock wie für Stralsund die kommerziellen Fragen. Denn nicht sie zogen Gewinn oder wenigstens so bedeutenden, als sie erwartet hatten, aus der durch den Krieg geschaffenen Verkehrsgestaltung, sondern die vier anderen Städte.

Die Aussichten der Verbündeten waren nun noch unsicherer geworden, aber ihr Kriegseifer war gleichwohl unvermindert.[2]) Der lübische Rat versicherte sich vor Eintritt in die Verhandlungen zu Skanör der Zustimmung seiner Bürgerschaft zu einem etwaigen Friedensschluß und erhielt sie nur unter der Bedingung, daß die Holsten nicht im Stich gelassen würden. Aber eben dies war der Punkt, um den sich die Verhandlungen drehten, als die Boten der Städte am 30. November nach langem Herumreisen und Warten am Sund endlich in Helsingborg mit dem König zusammentrafen.

---

[1]) Livl. UB. VIII n. 587, 585, vgl. n. 593.

[2]) Vgl. für Lüneburg die Aufnahme von zwei Anleihen beim dortigen Michaeliskloster, Hans. UB. VI S. 492 Anm. 2.



Rapesulver lehnte trotz aller Vorstellungen der Dänen[1]) die Preisgabe des holsteinischen Bundesgenossen namens der Städte entschieden ab. Man ging am 8. Dezember „under velen wilden reden“ auseinander. Der Krieg nahm seinen Fortgang.

Reguläre Flotten hatten beide Teile im Jahr 1430, wie die Städte schon im Jahre zuvor, nicht ausgesandt, aber die Städte beherrschten durchaus durch ihre Freibeuterschwärme das Meer. Der gefürchtete Name des Bartholomäus Voet war der Schrecken seiner Feinde und der Schiffer weit über das Ostseegebiet hinaus; sogar in Rom wurde sein Name den Kardinälen gegenüber vom deutschen Orden als Schreckmittel gebraucht.[2]) Selbst für die wendischen Städte war der eigenwillige Mann manchmal nicht leicht zu ertragen. Als er aber einmal in einem unglücklichen Gefecht mit Kauffahrern aus Holland bei Hela eine Anzahl Gesellen einbüßte, verwandten sie sich beim Hochmeister für deren Freilassung, da Voet und seine Gesellen keine gemeinen Seeräuber seien, sondern im Dienst der Städte ständen, um deren Feinde zu bekämpfen. Als der Hochmeister das vom Hansetag im Januar 1430 beschlossene vorläufige Verbot aller Schiffahrt schroff ablehnte, gaben sie ihren Ausliegerführern Voet, Klockener, Schauwen, Bekelyn, Störtebeker und anderen die bestimmtesten Weisungen, alle Schiffe aufzubringen, die durch den Sund wollten oder kämen, und auch alle Schiffahrt in der Ostsee unmöglich zu machen mit Ausnahme des Verkehrs der wendischen Städte untereinander und mit Livland.[3]) Doch war es den Freibeutern nicht möglich, die Rückfahrt der preußisch-livländischen Flotte zu verhindern, die 1429 nach dem Westen gelangt war. Denn am 18. Mai trafen in Reval 37 Salzschiffe derselben ein, wenig früher in Danzig die dorthin bestimmten. Und schon seit dem April waren auch holländische und englische Schiffe, zu Flotten vereinigt, für die der Sund den Sammelpunkt bildete, in Danzig erschienen. In der zweiten Jahres-

---

[1]) Während der Bischof von Seeland den Städtern wohlmeinend riet, HR. 1. VIII n. 843 § 10: „latet de Holsten slapen“, charakterisierte Krummediek das. § 31 das Ausbreitungsbedürfnis der Holsten recht treffend: „se en konen sik bynnen landes nicht bergen, se weren alse ein hand vul hornten, wan men de vlegen lete, se wolden en vort antasten.

[2]) Livl. UB. VIII n. 483, Sassenchronik i. Quellenslg. f. Schlesw.-Holst. Gesch. III S. 129.

[3]) HR. 1. VIII n. 712 § 16, 17, 773 § 7, 774, 758—760, Hans. UB. VI n. 847.

hälfte aber kam der Fernverkehr des Ostseegebiets wieder ins Stocken. Ein regelmäßiger Austausch dagegen läßt sich für dies Kriegsjahr zwischen Lübeck und Livland erkennen. Nachdem Ende August 1429 eine Flotte von 22 Schiffen mit flämischen Gütern unter Geleit von Söldnern von Lübeck her in Reval eingetroffen war und in umgekehrter Richtung zwei Flotten im Sommer und Herbst desselben Jahres gefahren zu sein scheinen, lief im Jahre 1430 im März die erste große Handelsflotte von Reval nach Lübeck aus, geleitet von Paul Schütte und Söldnern. In Reval traf eine am 10. Juli unter Geleit von sechs Ausliegern von Lübeck ausgelaufene Flotte am 31. Juli ein, und am 5. November segelte abermals von Reval, wieder unter Schüttes Geleit, eine Flotte nach Lübeck.[1]) In Danzig langte am 2. Juli eine lübische Flotte von 40 Schiffen an, und es wurden ihr dort trotz aller Erbitterung gegen die wendischen Auslieger keine Schwierigkeiten gemacht, denn das Ordensland war auf die wendischen Städte wirtschaftlich allzusehr angewiesen, um so mehr da König Erich im Sommer eine preußische Flotte, die von Danzig ausgelaufen war, im Sunde unter der Behauptung, daß sie Feindesgut mit sich führe, nach heftiger Gegenwehr des Schiffsvolkes wegnahm.[2]) Vollends schlimm aber wurden für die Neutralen die wendischen Auslieger im Jahr 1431.

Im Beginn dieses Jahres, nach dem Scheitern der Verhandlungen zu Helsingborg, standen die Verbündeten wieder da, wo sie, freilich unter günstigeren Gesamtverhältnissen, im Anfang des Kriegs gestanden hatten. Und sie kamen auch auf den Kriegsplan zurück, den die Holsten damals gewünscht, die Städte aber nicht befolgt hatten. Um die Burg von Flensburg, das seit dem 25. März 1431 in holsteinischen Händen war, zogen sie zu Land und zu Wasser ihre Streitkräfte zusammen. Gräben und Bollwerke der Friesen, die 800 in Schanzarbeiten erfahrene Männer zu Hilfe gesandt hatten, wuchsen auf der Landseite empor. Aber noch am 9. Mai führte der rastlose Erich Krummediek in 14 Schiffen der Burg alles Nötige an Korn, Fleisch und Kriegsgerät zu, da die städtische Flotte noch nicht eingetroffen war. Darüber kam es zu schweren Vorwürfen der Gemeinden der kriegführenden Städte gegen

[1]) Daenell, a. a. O., S. 439 Anm. 534—538.
[2]) HR. 1. VIII n. 782, Hans. UB. VI n. 1029, 1050.

ihre Räte. Und nun wurde die Aussendung der Flotte beschleunigt und ihre Stärke durch Einstellung aller verfügbaren Kauffahrer, besonders der Lübecker Bergenfahrer, erhöht. Vor der Burg wurden die Schiffe in schwimmende Kastelle mit mächtigen Schutzwehren rings um die Borde umgewandelt. Das Landheer erhielt stattliche Verstärkungen von Hamburg unter Führung der Ratsherren Simon van Utrecht und Albert Widinghusen, die sich beide wiederholt schon in diesem Krieg hervorgetan hatten, und von Lübeck. Selbst Braunschweig sandte endlich auf Gesuch der Städte Hilfe. Die Absicht Erich Krummedieks, von Swendborg aus abermals mit 14 Schiffen die Burg zu verproviantieren, wurde durch widrige Winde vereitelt. Dem König gelang es nicht, durch eine Flottenbewegung gegen die Küste Wagriens die Belagerer abzulenken. Das dänische Landheer wagte von Hadersleben aus keinen Entsatzversuch. Da mußte die tapfere dänische Besatzung am 7. September 1431 die Burg übergeben. Als bald darnach noch Niehus und Rundtoft, das feste Schloß Erich Krummedieks, in die Hände der Holsten fielen, war militärisch das Ziel des Kriegs für die Holsten so gut wie erreicht. Das Hauptverdienst bei der energischen Teilnahme der Städte an diesem Feldzug gebührte den Gemeinden. Groß war daher in Lübeck der Jubel, als die Siegesnachricht aus Flensburg eintraf: „de vrouwede, de do binnen Lubeke was, heft nouwe en minsche gehoret“, berichtet die Sassenchronik.

Auch die Beherrschung der Verkehrsbewegung gelang den wendischen Städten in diesem Jahr fast vollständig. Nur einer englisch-holländischen Flotte scheint Anfang Juli 1431 die Durchfahrt durch den Sund gelungen zu sein; 14 Salzschiffe zweigten sich vor Danzig von ihr ab und liefen am 9. in Reval ein.[1] Der Seeverkehr war durch die wendischen Auslieger gefährdeter und verlustvoller als je. Wie 1427 und 1428 kontrollierte auch 1431 Lübeck so ziemlich den ganzen Außenverkehr des Ostseegebiets auf seinem Markt.

Die Preußen befanden sich durchaus zwischen zwei Feuern, und dazu kam, daß das Verhältnis des Ordens zu Polen wieder einmal sehr ernst zu werden begann. Er sah sich genötigt, und seine Städte waren derselben Ansicht, die Brücke der Verständi-

[1] HR. 2. I n. 53, 70 Nachschrift, Hans. UB. VI n. 951, Stieda, Schiffahrtsregister i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 107.

gung mit den wendischen Städten trotz aller erlittenen Vergewaltigungen nicht abzubrechen. Ja, die preußischen Städte gaben diesen nun endlich die wiederholt begehrte Versicherung, treu zu ihnen stehen und ihnen in der Verteidigung der Privilegien und Freiheiten im Norden helfen zu wollen. Verhandlungen zwischen den Kriegführenden zu Nyköping Anfang September 1431, die der Hochmeister im Auftrag König Sigmunds vermittelt hatte, wurden durch die Erfolge der Verbündeten vor Flensburg ungünstig beeinflußt. König Erich wollte zwar nun während eines fünfjährigen Stillstandes die Holsten im Besitz ihrer Eroberungen lassen, versagte aber den Städten bezeichnenderweise den unbeschränkten Genuß ihrer Privilegien; für Dänemark sollten sie dieselben nur in Malmö und Nestved, für Schweden in Stockholm und Söderköping, für Norwegen in Bergen und Stavanger, außerdem während der Fischereizeit in Skanör, Falsterbo und Dragör genießen. Diese Zugeständnisse waren für die Städte ungenügend, aber dem König schienen sie nachträglich noch zu reichlich. Die Verhandlungen wurden nicht fortgeführt. Anfang 1432 verständigte er sich mit den Unzufriedenen in Schweden abermals über die weitere Kriegshilfe.

Dennoch war er jetzt dem Gedanken eines Friedensschlusses zugänglicher. Als die Städte selbst ihm auf Rat des eben von Hamburg aus der Gefangenschaft ausgelösten Bürgermeisters Heinrich Hoyer Ende April 1432 neue Verhandlungen anboten, nahm er sie nach etlichem Zögern an und bestimmte als Ort derselben Horsens in Jütland. Und hier, wo die Räte der Holstenherren und die Boten der vier Städte mit Heinrich Rapesulver an der Spitze Ende Juli vor dem König erschienen, kam es endlich am 22. August 1432 zur Verständigung. Ein fünfjähriger Stillstand wurde geschlossen. Beide Teile gelobten sich gegenseitig freien Verkehr auf Grundlage der alten Privilegien und Gewohnheiten; alle Hansen wurden von den wendischen Städten in diese Vergünstigungen mit einbezogen. Eine Tagfahrt zu Swendborg sollte am 1. Mai 1433 ohne Zuziehung fremder Vermittler einen Ausgleich zwischen den Ansprüchen der Holsten und des Königs herstellen.

Der lübische Rat freute sich des Erreichten. Aber gesichert war vorerst noch nichts, von den prinzipiellen Fragen, um derer-willen man sechs Jahre lang gekämpft hatte, keine einzige klar-

gestellt. Es war daher der lübischen Politik noch nicht möglich, schon jetzt die Front zu verändern und die immer dringender werdende Regelung der hansischen Angelegenheiten im Westen nachdrücklich in die Hand zu nehmen.

Der Abschluß des Stillstands bedeutete die allgemeine Freigabe der Schiffahrt, da beide Teile sofort ihre Streitkräfte heimrufen sollten. Aber erst nachdem im Herbstanfang dies endlich geschehen war und Lübeck mit sechs Holken und Schnicken, unter deren Schutz die Revalflotte aussegelte, die See rein gefegt und den bekanntesten nordischen Piratenanführer Broder Swensson mit 140 Genossen gefangen hatte, begann der Seeverkehr sich zu beleben. Die Sundfahrt war in der ersten Hälfte des Jahres 1432 von den Neutralen noch nicht versucht worden. Erst im Juni segelte eine preußische Flotte von Danzig nach dem Westen aus.[1]) Im Westen aber hatten schon im Beginn des Jahres Holländer, Seeländer, Kampener und andere Nichthansen infolge von Gerüchten über einen bevorstehenden Friedensschluß eine große Unternehmung im Baienhandel nach der Ostsee ins Werk gesetzt. Wie das Brügger Kontor Lübeck mitteilte, hatten sie mit Vorsatz keine hansischen Schiffe gemietet, sondern wollten allein den ganzen Gewinn des Geschäfts einstecken. In der Tat liefen am 28. Juli 1432 in Reval 23, in Riga 7 wahrscheinlich niederländische Salzschiffe aus der Baie ein. Selbst in Nowgorod erschienen zum erstenmal zur Beunruhigung der hansischen Kaufleute Holländer mit ihrem Nordseehering.[2])

Doch war selbst 1433 die Schiffahrt schwer von nordischen, aber auch von holsteinischen Piraten bedroht, die den Holländern nachstellten. Die Städte aber suchten ihren Parteigängern die Rückkehr zur friedlichen Tätigkeit als Schiffer, Händler usw. zu erleichtern, nachdem sie ihnen das Dienstverhältnis gekündigt hatten. Die Livländer und Preußen waren auf ihre Befürwortung hin bereit, sie als solche zu dulden, und der Hochmeister nahm ihrer viele, wie er es schon 1431 versucht hatte, in Sold, als 1433 die Hussiten und Polen seine Länder mit Krieg bedrängten.[3]) Nicht

---

[1]) HR. 2. I n. 124, Hans. UB. VI S. 575 Anm. 3.

[2]) HR. 2. I n. 94 Nachschr., 137, Stieda, Schiff. reg. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 107; Livl. UB. VIII n. 609, 614, 622.

[3]) Daenell, a. a. O., S. 431f. Anm. 417, woselbst die Namen der Auslieger.

einmal die Baienflotte scheint in diesem Jahr die Fahrt in die Ostsee gewagt zu haben, und die Livländer hielten noch im August die Schiffahrt nach Lübeck für ratsamer als nach dem Westen. Als die vorpommerschen Städte am 21. Dezember 1433 ihr altes Landfriedensbündnis erneuerten, nahmen sie diesmal darin auch die Bekämpfung von Seeräubern in Aussicht.[1])

Während des Jahres 1434 war die Verkehrssicherheit in der Ostsee und den norwegischen Gewässern womöglich noch geringer. In Riga und Reval wurden die Schiffe lange zurückgehalten; segelten sie schließlich doch, so geschah es in großer Flotte und ängstlicher Küstenfahrt auf Danzig, um, verstärkt durch die preußischen Schiffe, von dort den Weg weiter zu suchen. Auch die lübischen Schiffe, die das Travensalz nach dem Osten brachten, hatten wie die preußischen und livländischen über mannigfache Schädigungen durch die nordischen Piraten zu klagen. Dennoch gelangten am 19. Mai 23 Baiensalzschiffe nach Reval.

Die Schadenersatzansprüche, die nunmehr die durch die Freibeuter geschädigten neutralen Mächte erhoben, hatten keinen Erfolg. Weder der König noch die wendischen Städte verstanden sich zur Anerkennung und Berichtigung ihrer Forderungen. Und die Neutralen wagten nicht, denselben durch ernste Maßregeln Nachdruck zu geben. Noch 1458 stellte Danzig Lübeck gegenüber fest, daß die Geschädigten immer noch nicht befriedigt worden seien. Noch 1465 befand sich Kolberg aus gleichem Anlaß in Zwist mit Lübeck, Wismar und Rostock.[2]) Ebensowenig griff die englische Regierung zu Repressalien.

Aber es gelang den Engländern, und zwar noch früher als den wendischen Städten, wieder in ein freundschaftliches Verhältnis zum Norden zu kommen. In den Verträgen, die im Herbst 1431 und Dezember 1432 zwischen der englischen Regierung und König Erich in Kopenhagen geschlossen wurden, ward unter anderem den Engländern von König Erich erneut der Besuch der Kronlande untersagt, dafür aber in Bergen der Genuß derselben Freiheiten gestattet, welche die Hansen besaßen. König Heinrich VI. von England erneuerte trotz der Unzufriedenheit des Unterhauses

---

[1]) Hans. UB. VI n. 1100 § 1, Schädigungen der Preußen durch wendische Auslieger 1433 vgl. Hans. UB. VI n. 1102, i. allgem. bis 1433 HR. 2. I n. 543.

[2]) Vgl. die Zusammenstellung bei Daenell, a. a. O., S. 432 Anm. 424.

ein schon 1429 erlassenes Verbot des Nordlandsverkehrs, aber da Beschwerden König Erichs über zahlreiche Verletzungen desselben erfolgten, mußte er es 1434 abermals auffrischen.[1])

Aber trotz der Vergünstigungen für ihren Verkehr nach Bergen waren die Engländer dort auch nach 1432 den Hansen gegenüber nicht widerstandsfähiger, als diese infolge des Horsenser Stillstands ihre Beziehungen zu Bergen seit 1433[2]) wieder anknüpften. Zum Teil dieser Lage entsprang ihr fortdauernder Schleichhandel nach den Nordlanden, zum Teil lockten die größeren Gewinne desselben, wie sie auch hansische Kaufleute anzogen. Das Brügger Kontor begehrte 1434, daß die Hanse das alte Verbot dieses Verkehrs den Ihrigen von neuem einschärfe.[3]) Das Kontor der Hanse aber war, als es wieder seinen Sitz in Bergen nahm, infolge der Verscheuchung aller Konkurrenten, der völligen Schwächung des Bergener Handelsstands und des dringenden Verkehrsbedürfnisses der Norderfahrer fortan im Besitz noch größerer Macht als zuvor. Seine Herrschaft über den Handel Bergens und Norwegens und die Abhängigkeit insbesondere der Kronlande von ihm wurden noch umfassender und sein Gepräge war nun vollends ein lübisch-wendisches.

Denn die eben wieder angeknüpften Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten und den nordischen Reichen wurden nicht durch neuen Krieg schnell wieder gestört. Zwar die Tagfahrt zu Swendborg verlief erfolglos, und auch die hier verabredete Zusammenkunft zu Wordingborg im Juni 1434 gab lange keine Hoffnung auf einen endgültigen Ausgleich, da der König jedes Eingehen auf die Wünsche der Städte ablehnte und hartnäckig am Sundzolle bei Helsingör festhielt. Jedoch plötzlich am 11. Juli änderte der König sein Verhalten, er zeigte großes Interesse daran, daß der Austrag der beiderseitigen Streitfragen sofort erfolge, aber da Rapesulver und seine Mitgesandten nun eine zurückhaltende und abwartende Stellung annahmen, konnte nur eine abermalige Tagfahrt zur Her-

---

[1]) Dipl. Norweg. VI n. 444—446, HR. 2. I n. 49 u. Anm. 1, S. 28 Anm. 2, Hans. UB. VI n. 1004, S. 559 Anm. 2, S. 560 Anm. 2, 3; n. 1075, vgl. 1080, 1071; Proceed. of the privy council IV S. 168, 208, Libell of englishe Policye S. 93f. A. Bugge i. norsk hist. Tidsskr. 3. R. IV S. 96 Anm. 4.

[2]) Vgl. Bruns, Hans. Gesch. Qu. N.F. II S. 349 Anm. 1.

[3]) HR. 2. II n. 76 § 13, I n. 393 § 12, vgl. 394 § 10.

stellung eines Friedens für den Mai 1435 wieder zu Wordingborg vereinbart werden.

Das veränderte Verhalten des Königs war hervorgerufen durch die Nachricht von dem endlich im Juli erfolgten Aufstand des schwedischen Volkes. Die Gefahr drohte, daß die Schweden mit den gleichfalls unzufriedenen Elementen in Norwegen nicht nur, sondern auch mit den andern Gegnern des Königs eine Verbindung suchen würden. Unter diesem Druck mußte der König den Holsten und den Städten bald entgegenkommen, daher das abwartende Verhalten der lübischen Politik, die wohl bei den lebhaften Beziehungen ihrer Kaufleute und Bürger zu Schweden schon seit längerer Zeit von den Vorbereitungen in den Tallanden Schwedens unterrichtet war. Auch in den Beratungen des Hansetags, der im Juni 1434 in den Mauern Lübecks tagte, stand nicht mehr wie noch 1430 die nordische Frage im Mittelpunkt der Beratungen, sondern englische, flämische, holländische und russische. Die Versammlung gebot lediglich den hansischen Vögten auf Schonen und den Älterleuten der andern hansischen Niederlassungen im Norden, auf völlige Ausschließung der Nichthansen von allen den Hansen dort zustehenden Vergünstigungen zu halten.[1]) Sie nahm eine neue Kodifikation der hansischen Statuten vor. Die Wiederherstellung der alten Ordnung in Rostock gelang ihr freilich nicht, jedoch vermochte sie durch eine Gesandtschaft den Hochmeister, seinen Widerstand gegen eine energischere Beteiligung seiner Städte an den Fragen der hansischen Gemeinschaft und Politik aufzugeben. Die Versammlung war dadurch in den Stand gesetzt, dem Auslande eine festere Haltung zu zeigen. Nach Brügge und London fertigte sie nun eine ansehnliche Gesandtschaft ab. Vom nordischen König aber begehrte sie vor allem den Vollgenuß der alten Privilegien für alle Hansen, und dieser beschleunigte unter dem doppelten Druck des Aufruhrs und des nachdrücklichen Auftretens der Städte die Verhandlungen mit ihnen.

Denn schon Anfang Dezember 1434 tagten die Vertreter beider Teile in Hadersleben. Der Ausfall der Verhandlungen war so günstig, daß Lübeck für das kommende Frühjahr den Abschluß des Friedens als sicher annahm und die Sundfahrt endlich für gefahrlos erklärte. Jedoch die Tagfahrt zu Wordingborg verzögerte

[1]) HR. 2. I. n. 321 § 35.

sich noch bis in den Juli 1435. Die Verhandlungen dort waren nur ganz kurz, obwohl es nach Korners Angabe an heftigen Ausfällen zwischen den beiderseitigen Unterhändlern auch diesmal nicht fehlte. Vielleicht wurde der Abschluß des Friedens durch eine unumwundene Drohung der Städte, sich den Schweden zu nähern, beschleunigt. Am 15. Juli wurde der Friede zwischen den Holsten und dem König geschlossen. Das Herzogtum Schleswig nebst Fehmarn und dem größten Teile Nordfrieslands, aber ohne Hadersleben, verblieb im Besitze Herzog Adolfs auf Lebenszeit und seiner Erben noch auf zwei weitere Jahre. Dann sollte jeder Teil sich seines Rechtes bedienen dürfen. Eines Lehnsverhältnisses aber geschah keine Erwähnung. Jährlich am 1. Mai und am 16. Oktober sollten Streitfragen zwischen beiden Mächten schiedsrichterlich beglichen werden.

Der Friedensschluß zwischen den vier Städten und König Erich, der am 17. Juli beurkundet wurde, sagte jedem Teile freien Verkehr im Gebiete des andern auf der Grundlage der alten Privilegien zu, wobei die Städte dafür sorgten, daß der König auch allen andern Hansestädten den ungeschmälerten Genuß aller Privilegien, Freiheiten und alten, löblichen Gewohnheiten im Norden zugestand. Jährlich vor Beginn der Schonenfahrt sollten städtische und königliche Bevollmächtigte in Kopenhagen am 24. Juni sich vereinigen, um alle im verflossenen Jahre etwa vorgefallenen Friedbrüche, Privilegienverletzungen u. a. Klagen beider Teile in Freundschaft beizulegen. Das Bündnis von 1423, worauf der König immer wieder Bezug genommen, dessen Erreichung ihn einst jahrelange Mühe und das fast schon eroberte Herzogtum Schleswig gekostet und ihm sonst so gar nichts eingebracht hatte, wurde für null und nichtig erklärt.

Jedoch hatte der König weder Adolf von Holstein formell als Herzog von Schleswig anerkannt, noch hatte er die so oft von ihm übertretenen und in ihrer staatsrechtlichen Gültigkeit angefochtenen Privilegien der Städte in einer Form erneuert, durch die ein Zweifel über ihren Umfang ausgeschlossen wurde. Insbesondere hatte er auf die Erhebung des Sundzolls von Mitgliedern der Hanse nicht speziell und deutlich Verzicht geleistet. Aber praktisch sahen die Verbündeten ihre Wünsche erfüllt. Der König hatte die Verbindung zwischen den holsteinischen Ritter- und Bauernaufgeboten und den städtischen Seestreitkräften und Kapitalien nicht nieder-

zuwerfen, seine Forderungen nicht durchzusetzen vermocht. Indem er die Erbschaft der politischen Ideen seiner Vorgängerin antrat, Schleswig gewinnen und die Macht und Einkünfte der Krone vermehren wollte, ward er schnell inne, daß er dadurch aus verschiedenen Gründen die Feindschaft der wendischen Städte gegen sich heraufbeschwor. Da verzichtete er nach vielen Versuchen lieber darauf, an der traditionellen Politik der Freundschaft mit ihnen festzuhalten, als jenen Zielen untreu zu werden. Aber der Krieg, in den er nun seine Völker hineinführte, und sein Festhalten an der dritten politischen Idee seiner Vorgängerin, daß die skandinavische Union eine Vorherrschaft Dänemarks über die andern beiden nordischen Völker sein solle, hatten die Vernichtung der Union selbst zur Folge. Schweden zuerst stand gegen sein Regiment auf. Und fortan war er so vollständig durch diese inneren Verhältnisse gefesselt, daß die Holsten und Städte vor ihm sicher waren im Besitz dessen, worin der Krieg sie bestätigt hatte.

Erst 1435 lenkte der Verkehr in die alten, lange versperrt oder doch unsicher gewesenen Bahnen wieder ein. Die Belebung des Binnen- und Fernverkehrs der Ostsee in diesem Jahr war offenbar bedeutend. In Reval scheinen sogar zwei Baiensalzflotten von je 29 Schiffen am 27. Juni und 13. Juli eingetroffen zu sein. Und von Lübeck kamen dort an am 13. Juni 26, am 29. Juni 11, am 24. Juli sogar 33 Schiffe.[1])

Die Wirkungen des langwierigen Kriegs waren für den Norden unheilvoll. Denn ein Stillstand trat in seinem Wirtschaftsleben ein, als die wendischen Städte den Verkehr einstellten, von allen Schiffen, die ihre Häfen verließen, Zertifikate verlangten, daß die geladenen Waren nicht in die drei Reiche geführt würden, und wenngleich nur indirekt und durch gelegentliche Gewaltstreiche auch die Neutralen vom Besuch der nordischen Länder abzuhalten suchten. Es nützte Schweden und Finnland nicht viel, daß sie durch Vermittlung Preußens und Livlands, in erster Linie Revals, einen gewissen Außenhandel unterhielten, der obendrein dauernden Störungen durch die nordischen und wendischen Kaper ausgesetzt war, und dadurch notwendige Güter, wie Tuch, Hopfen, Getreide, gelegentlich auch Salz bezogen. Wiborg und Åbo, Stockholm und

[1]) Stieda, Schiffahrtsregister i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 107.



Wisby waren die Hauptstätten dieses Verkehrs und zahlten in erster Linie mit Osemund. Unter ihnen beanspruchte nun Åbo etwa wie Bergen für das nördliche Norwegen Stapelrecht und Handelsmonopol gegenüber den Gebieten des bottnischen Busens.[1]) Vom Westen her aber versuchten Holländer, Engländer und Bremer mit dem Norden Geschäfte zu machen, die wegen der hohen Preise der Waren sehr verlockend, wegen der wendischen Auslieger aber, die im Sund und vor den norwegischen und dänischen Küsten kreuzten, nicht minder gefährlich waren. So war die Versorgung Norwegens durch die Neutralen während des Kriegs sicher auch nur unbedeutend, am besten die Dänemarks,[2]) da obendrein der Sund für sie die notwendige Durchgangsstraße zur Ostsee war. Für die in Mitteleuropa so beliebten Bergerfische fehlten die Abnehmer, der Heringsfang am Sund mußte ganz eingestellt werden, da die fremden Besucher Schonens und Dragörs seit dem Ausbruch des Kriegs wegblieben.[3]) Der Heringsfang wurde, da auch Bornholm wiederholt den Verwüstungen des Kriegs ausgesetzt war, an uralter Fangstätte bei Rügen von den Stralsundern und von den Preußen bei Hela betrieben. Der Norden litt Mangel an der Zufuhr der wichtigsten Güter, besonders des Salzes. Daher war der Jubel so groß, als die Baienflotte vom König 1427 weggenommen war. Engländer, Greifswalder, besonders aber Holländer suchten vornehmlich Salz nach dem Norden zu bringen, dem seine Hauptbezugsquelle Lüneburg verschlossen war. Schwedische Absichten, selbst aus Flandern Salz zu holen, kamen schwerlich zur Ausführung.

Auch in allen Geschäftszweigen des westöstlichen Verkehrs übte der langwierige Krieg bedeutsamen Einfluß aus. Osemund kam nur in geringen Mengen in den Handel, Bergerfische und schonischer Hering fielen als Handelsartikel weg, dafür aber gewann der holländisch-flämische Hering nun auch im hansischen Handel selbst nach dem Ostseegebiet einen breiteren Raum. Besonders aber trat der Einfluß des Kriegs im Salzgeschäft zutage. Das billigere Baiensalz, das seit den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts

---

[1]) HR. 1. VIII n. 492—494.

[2]) Vgl. auch Hans. UB. VI S. 382 Anm. 1, Versorgung Dänemarks durch Stralsunder über Barth mit Salz, Hopfen usw.

[3]) Vgl. Hans. UB. VI S. 375 Anm. 2.

dem lüneburgischen eine immer empfindlicher werdende Konkurrenz gemacht und durch dessen Vertrieb nach der Ostsee die preußische und livländische, die süderseeische und holländische Reederei zum Nachteil der wendischen einen beträchtlichen Aufschwung genommen hatten, war jahrelang ganz ausgeschlossen von seinem Hauptabsatzfeld, dem Osten. An seine Stelle trat das Salz der dem Ostseegebiet benachbarten Salinen. Der Betrieb der kleinen Kolberger und sicher der Greifswalder Saline erfuhr eine Steigerung,[1]) mehr noch der der wichtigeren Saline von Oldesloe. Vor allem aber war es das größte und leistungsfähigste dieser Salzwerke, das lüneburgische, dessen Absatz im Ostseegebiet wieder bedeutend vergrößert wurde. Für das Oldesloer und seit dem Bau des Elbtravekanals für das Lüneburger Salz war Lübeck auf Kosten Wismars der wichtigste, fast ausschließliche Ausfuhrhafen, und die Pfannen beider Salinen befanden sich zum großen Teil in den Händen der Bürger Lübecks und zahlreicher geistlicher Korporationen Niederdeutschlands. Lüneburg aber suchte sich der immer drückender werdenden kommerziellen Abhängigkeit von Lübeck zu entziehen, und Wismar kam ihm darin, besorgt um den gänzlichen Verlust seines Salzhandels, entgegen. Die mecklenburgischen Herzöge leisteten der Annäherung und den Plänen beider Vorschub. Schon 1412 gestatteten sie Lüneburg für den Verkehr auf Wismar von der Elbe ab die Anlegung von Wasserwegen, Schleusen, Güterschuppen u. a. und bestätigten und erweiterten diese Vergünstigungen 1430. Aber die Absichten Lüneburgs blieben Pläne; die Kosten des gedachten Kanalbaus waren wohl zu groß. So entwickelte gerade der Krieg das Monopol Lübecks für das Lüneburger Salz noch viel schneller und kräftiger.[2])

So vermochten die wendischen, vor allem die lübischen Kaufleute für Salz zu Zeiten dem Osten Monopolpreise aufzuerlegen, an denen er aufs schwerste zu tragen hatte. Es war keine Übertreibung, wenn die Preußen den wendischen Städten schon Anfang 1429 durch Heinrich Vorrath und dann, daran erinnernd, abermals 1441 vorwarfen: „dat alle guder dysser lande neddervelligh und

[1]) Pyl, Kloster Eldena, II S. 701, vgl. S. 681, HR. 1. VIII n. 1149, Livl. UB. IX n. 624.

[2]) Hans. UB. V n. 1071, VI n. 874, vgl. Rudloff, Gesch. Mecklenburgs II S. 523f., 561 und Stuhr, der Elb-Ostseekanal zw. Dömitz u. Wismar, in Meckl. Jbb. 64 S. 195f.

tonichte wurden und al dat wy int lant wedder to notroft solden hebben overmate dure wurden.“ Ganz allgemein für alle Güter wurde diese Behauptung ausgesprochen und als Beispiel angeführt, daß man eine Tonne Salz für eine Last Roggen in Preußen habe kaufen müssen, eine Aussage, die durch das überlieferte Zahlenmaterial allerdings zu belegen ist. Großfürst Witold von Litauen beklagte sich 1428 schon beim Hochmeister über den besonders großen Mangel überseeischer Waren, namentlich über die enormen Preise der westlichen Tuche. Und 1429 erhob der Hochmeister dieselbe Klage.[1])

Für die preußische und livländische Kaufmannschaft war es unmöglich, ihren Kornreichtum auch nur annähernd so nutzbringend zu verwerten, wie sie es bei freier ungehinderter Verbindung mit den westeuropäischen Märkten gekonnt hätte. Auch Holz, Wachs und andere Waren des Ostens erzielten infolgedessen nur ungenügende Preise. Die preußischen Kaufleute und Schiffer verloren die Gewinne, die sie sonst durch den eigenen Transport und Absatz ihrer Waren im Westen machten. Die wendischen Kaufleute und Schiffer betrieben, sicherer vor den Freibeutern ihrer Städte, als die Angehörigen irgend einer anderen Macht, das gewinnbringende Geschäft, die Waren des Ostens billig einzukaufen, aber mit großem Vorteil im Westen abzusetzen, und umgekehrt die des Westens teuer an den Osten zu verhandeln. Auch dürfte sich ein nicht unbeträchtlicher Teil der Reederei des hansischen Ostens unter die Flaggen der wendischen Städte geflüchtet oder den Verkehr eingestellt haben. Nach dem Friedensschluß erscheint die lübische Kaufmannschaft und Reederei in einem zuvor nicht dagewesenen Umfang am Baiensalzgeschäft beteiligt. Außerdem war der ganze Zeitraum des Kriegs — bezeugt ist dies für Stralsund, aber es liegt kein Grund vor, für die andern wendischen Häfen eine andere Entwicklung anzunehmen — für den Schiffsbau eine Zeit hoher Blüte. Erst nach 1437 verminderte er sich in Stralsund wieder und sanken die Pachten der Werftplätze.[2]) Nur in Rostock

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 398 (= Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878 S. 176) die Tonne Salz (eine Last = 16 Tonnen) fast 8 M. preuß., HR. 1. VIII n. 181 eine Last Roggen 7 M. preuß. Livl. UB. VII n. 736, Voigt, Gesch. Preußens VII S. 537, Daenell, a. a. O., S. 441 Anm. 563.

[2]) Chr. Reuter, z. Gesch. des Stralsunder Schiffsbaus, i. pommersche Jbb. 2 S. 170ff.

scheint die wirtschaftliche Bewegung eine andauernd so ungünstige gewesen zu sein, daß schon seit dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts eine nicht unerhebliche Abnahme der Bevölkerung erfolgte.[1])

Erwägt man ferner, daß durch den Krieg sich der Gesamtverkehr zwischen der Ostsee und dem Westen überhaupt verminderte, so erhält eine Reihe von Zahlen, die leider nur bis 1430 reicht, in ihrer Beziehung zur lübischen Verkehrspolitik erst das rechte Licht. Im Jahre 1407, dem zehnten nach der Eröffnung des Stecknitzkanals, hatte die Zolleinnahme Lübecks aus dem Verkehr desselben 200 M. lübisch betragen. In den Jahren 1421 bis 1425 belief sie sich auf durchschnittlich schon 2000 M. im Jahre. Das Jahr 1426 und das erste Kriegsjahr brachten einen Rückgang auf je 1600 M. Dann aber hob sich die Einnahme, 1428 auf 2009 M., 1429 sogar auf über 4270 M., und sie betrug 1430, obwohl in diesem Jahre die Sundsperre in großem Umfang von preußischen, livländischen und nichthansischen Flotten durchbrochen wurde, immer noch über 2240 M. lübisch. Die für die Schiffahrt der Neutralen so bösen Jahre 1431 und 1433 mögen ein abermaliges Steigen dieser Zolleinkünfte bewirkt haben.[2])

Aus dem erzwungenen Verkehrs- und Handelsmonopol schöpfte die Bevölkerung der Mehrzahl der kriegführenden Städte unzweifelhaft große Gewinne, die den Ausfall der sonst aus ihrem nordischen Verkehr fließenden Einnahmen verschmerzen ließen. Daraus am letzten Ende erklärt es sich, daß die Kriegslust in den Gemeinden der Städte dauernd überwog und daß die vermögenden Bürger ihren Städten die Mittel zur Fortführung einer dem Gedeihen der Gesamtheit wie ihrer eigenen Interessen so förderlichen Politik vorstreckten. So sehen wir Jahr für Jahr in Lübeck die vornehmsten Aristokraten und Stadtregenten, voran Heinrich Rapesulver selbst, dann Johann Bere, Johann Lüneburg, Kord Brekewold, in Hamburg Simon van Utrecht und gewiß auch andere der Vaterstadt erhebliche Summen zum Kriege vorschießen. Prompt liefen die Rentenzinsen weiter, ihre Beträge stiegen nicht einmal

---

[1]) Koppmann, z. Bevölkerungsstatistik Rostocks, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901, S. 60.

[2]) Lüb. UB. V S. 178, Rubrik: Delvene unde tolne to Molne; VII S. 410f., lüb. Einnahmeregister von 1421—1430.

im Laufe der Kriegsjahre. Es ist nicht möglich, bei der Mangelhaftigkeit der lübischen und hamburgischen Kämmereirechnungen dieser Jahre sich ein Bild von den Finanzoperationen der Städte zu machen. Das einzige Zeugnis, aus dem Munde lübischer Ratsmitglieder selbst, das wir darüber besitzen, besagt, daß Lübeck während der ersten sieben Kriegsjahre nicht weniger als 460000 M. lübisch auf Rente genommen und ohne Schwierigkeiten erhalten habe.[1]) Aber die Erfolge des Kriegs entsprachen auch diesen großen Aufwendungen.

---

2. Das Emporwachsen der holländischen Konkurrenz und die Hanse.

Als die Beziehungen zwischen dem Unionskönige Erich von Pommern und den wendischen Städten sich in den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts so feindselig gestalteten, suchten zum erstenmal im Lauf der Geschichte die Holländer sich die hansisch-nordische Verwicklung zunutze zu machen, um auf Kosten des hansischen Handels daraus Vorteil zu ziehen. Auch in den späteren Konflikten der wendischen Städte mit Dänemark und mit Holland spielte die Interessengemeinschaft zwischen diesen beiden Mächten seitdem immer eine Hauptrolle. Das Emporwachsen der holländischen Konkurrenz im 14. und 15. Jahrhundert,[2]) ihr endlicher Sieg über den hansisch-wendischen Handels- und Schiffahrtsbetrieb im Laufe des 16. sind darum vor andern Kapiteln der hansischen Geschichte bedeutend und denkwürdig.

Trotz ihrer für den Verkehr günstigen geographischen Lage, trotz der Nähe Flanderns mit seiner wirtschaftlichen Blüte und seinem überaus starken Fremdenverkehr und der süderseeischen Hansestädte mit ihren früh schon weit ausgedehnten Handels- und Schiffahrts-

---

[1]) Lüb. UB. VII n. 428, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 44, 49, 53; über Joh. Lüneburgs Handelsbeziehungen zu Livland Livl. UB. IX n. 717, zu den Ausgaben Lübecks HR. 2. IV n. 274, 277, vgl. Lüb. UB. VII n. 428, über die Ausgaben Hamburgs die Kämmereirechn. II passim.

[2]) Vgl. z. folg. Daenell, Holland u. d. Hanse im 15. Jahrhundert, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 3ff.

beziehungen spielten Holland und Seeland auch im 14. Jahrhundert noch lange im Handel und Verkehr eine auffallend geringfügige Rolle. In erster Linie erklärt sich dies aus den schweren Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Land und Volk. Kaum das Notwendigste brachte das Land hervor. Beständig hatte die Bevölkerung mit der unberechenbaren Gewalt des Meeres um die Verteidigung und Vergrößerung ihres Wohnraums zu ringen. Erst langsam entwickelten sich Städte und bürgerliche Beschäftigungen im Laufe des 13. und 14. Jahrhunderts. So bot das Land für die Fremden lange Zeit nichts Anziehendes und wurde daher von ihnen mehr umgangen oder doch nur durchschritten als zu Handelszwecken aufgesucht. Auch von den hansischen Kaufleuten wurde es zunächst nur als Durchgangsgebiet für ihren Verkehr mit England und Flandern geschätzt. Gern vermieden die Schiffer und Kaufleute die Gefahren der Fahrt durch das offene Meer und zogen auf der Reise vom Osten nach Flandern und umgekehrt den Weg durch die mannigfach verzweigten Wasserläufe des Rheindeltas vor. Deswegen erwarben einzelne Hansestädte für ihre Bürger Geleit und Zollvergünstigungen von den Grafen von Holland, so Lübeck, Hamburg, Bremen, Stade, Soest, Dortmund u. a. Doch übte der große Aufschwung, den der Fremdenverkehr nach Flandern in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts nahm, auch auf Holland in verschiedenen Richtungen Einfluß aus. Einerseits suchten nun fremde Handelsmächte ihren Kaufleuten gesicherte Beziehungen auch zu Städten und Häfen Hollands und Seelands, namentlich zu Dordrecht, zu erwerben. Andererseits ließen die Grafen es sich angelegen sein, den Handel der fremden Kaufleute durch Zollvergünstigungen und Verkehrserleichterungen in ihre Lande und Städte zu ziehen, und Dordrecht, das im 13. und 14. Jahrhundert der größte und belebteste Handelsplatz Hollands war, unterstützte sie eifrig darin. Groß aber war die Wirkung dieser Bestrebungen auf den Fremdenverkehr gleichwohl nicht. Denn noch 1382 erklärte Herzog Albrecht von Baiern, derzeit Verweser von Holland an Stelle seines geisteskranken Bruders Wilhelm V., den hansischen Verkehr, der gewiß dem englischen, schottischen, flandrischen oder dänischen in Holland noch weit überlegen war, für recht unbedeutend und seine eigenen Versuche, denselben zu beleben, für eine verfehlte Spekulation.

Jedoch gerade unter seiner langen Regierung, die er seit 1358 als Regent, Ruwaard, von Holland, Seeland und Hennegau, seit

seines Bruders Tode 1389 als wirklicher Herr und Graf der Lande bis an seinen Tod im Jahre 1404 führte, vollzogen sich in den Handels- und Verkehrsverhältnissen derselben die wichtigsten Veränderungen. Mit feinem Verständnis suchte er unablässig die Wohlfahrt seiner bürgerlichen Untertanen und seiner Städte zu fördern. Auch in der Landesregierung wuchs seitdem der Anteil der Städte unablässig. In den großen inneren Kämpfen, die seit der Mitte des 14. Jahrhunderts Holland zerrissen und in den beiden Parteinamen der Hoekschen und Kabeljauwschen verewigt sind, begünstigte er die letzteren, die wenigstens überwiegend das patrizische und handeltreibende Bürgertum der jungen Städte umfaßten, und verstärkte dadurch das politische Selbstbewußtsein und die Macht derselben. Ohne bleibenden Erfolg suchte die feindliche Partei, deren Kern vom Adel gebildet wurde, die alte feudale Verfassung zu verteidigen und den vordringenden Einfluß der Handelsstädte zu hemmen.[1]) Auch Albrechts Sohn Wilhelm VI. behielt, obwohl er die politischen Anschauungen seines Vaters in bezug auf die Parteien nicht teilte, die materielle Förderung des Bürgertums im Auge.

Als jedoch mit dem Regierungsantritt seiner Tochter Jakoba 1417 die Hoekschen die Vorherrschaft im Lande an sich rissen, griffen die Kabeljauwschen, die sich in ihren politischen und wirtschaftlichen Interessen schwer bedroht sahen, zu den Waffen. Abermals zerrüttete ein hartnäckiger Bürgerkrieg das Land. Diese Wirren benutzte sehr geschickt Herzog Philipp der Gute von Burgund, um seinen Einfluß und seine Macht über die wittelsbachischen Niederlande auszudehnen. Ohne Schwierigkeiten gewann er die Kabeljauwschen für sich, indem er einer Anzahl Handelsstädte ihre Privilegien in Holland bestätigte und Vorrechte für ihren Verkehr in Flandern verlieh. Nach dreijährigem Kriege zwang er Jakoba im Frieden von Delft 1428, die Regierung ihrer Lande an ihn als Ruwaard und Erben abzutreten. 1433 nötigte er sie auch auf die letzten Anrechte an ihr väterliches Erbe zu seinen Gunsten zu verzichten. Unter den Gründen, mit denen sie ihre Entsagung erläuterte, hob sie als einen der wichtigsten hervor, daß die Handelsinteressen

[1]) Über diese Parteigruppierungen vgl. insbes. Blok, Geschiedenis van het nederlandsche Volk, II, Kp. 6 u. Blok, Eene hollandsche Stad onder de bourg.-oostenr. heerschappij.

ihrer Städte durch einen so mächtigen Fürsten wie Philipp besser und nachhaltiger als durch sie selbst wahrgenommen werden könnten. Verbote und Reichsacht, durch die Kaiser Sigmund den Übergang Hollands an Burgund zu verhindern, die Rechte des deutschen Reichs auf diese seine nordwestlichen Grenzgebiete zu wahren suchte, blieben erfolglos und zogen nur hier und dort im Reiche Schädigungen des holländischen Handels nach sich. Holland, Seeland und Hennegau bildeten fortan Glieder in der bunten Reihe der Gebiete des burgundischen Herzogtums.

Als für Holland dies folgenreiche Ereignis seiner Vereinigung mit dem mächtigen burgundischen Reich eintrat, standen die holländischen Städte bereits dicht vor ihrem ersten offenen Kampf mit den Hansestädten. Denn während des letzten Jahrhunderts hatten Handel und Verkehr der Holländer außer Landes stark zugenommen und Richtungen eingeschlagen, daß die Hanse in ihrer kommerziellen und maritimen Vorherrschaft sich bedroht fühlte.

Aber nicht auf Dordrecht gründete sich der Aufschwung der holländischen Handels- und Schiffahrtsunternehmungen, sondern auf die Städte in Nordholland und in Seeland. Die überragende Bedeutung, die Dordrecht im Wirtschaftsleben der nördlichen Niederlande noch bis in die letzten Jahrzehnte des 14. Jahrhunderts besaß, beruhte viemehr auf ähnlichen Verhältnissen und Voraussetzungen, wie sie für die großen Verkehrsplätze in den südlichen Niederlanden bestanden. Denn auch das Handelsleben Dordrechts war größtenteils passiv. Die Stadt und ihre Bevölkerung lebten von der Ausnutzung ihrer geographisch so günstigen Lage an der Mündung wichtiger Flußläufe, namentlich seitdem sie 1299 von ihrem Landesherrn das Stapelrecht gegenüber allen auf den beiden Hauptarmen des Rheins, Lek und Waal, und auf der Maas beförderten Waren erworben hatte.[1]) Aber ebenso wie in anderen Plätzen mit starkem Fremdenverkehr und dadurch gesicherter materieller Wohlfahrt wirkten auch in Dordrecht die natürlichen und künstlichen Vorteile erschlaffend auf den Unternehmungsgeist der Bürger. Sie begnügten sich im wesentlichen, wie die Bewohner von Brügge und Antwerpen, mit den Hilfsgewerben und der Vermittlung des Handels zwischen den fremden Besuchern, wofür sie ein Monopol in Anspruch nahmen. Diese zentrale Stellung Dordrechts — noch

[1]) Vgl. van Rijswijk, Geschiedenis van het Dordtsche Stapelrecht S. 24ff.

1355 war sein Stapelrecht bedeutend erweitert worden[1]) — erklärt es in erster Linie, daß die Hanse 1358 und 1388, als sie über Flandern und Antwerpen die Handelssperre verhängte, als geeignetsten Platz für ihr Kontor Dordrecht erwählte. In den Handelssperren der Hanse gegen Flandern im 15. Jahrhundert aber ist der hansische Stapel nicht wieder nach Dordrecht verlegt worden. Zwar behielt die Stadt ihre Bedeutung und ihren Charakter als Stapelplatz für den Verkehr vom und zum Meere auf dem Rhein und der Maas und pflegte fürsorglich diese Grundlagen seines Wohlstands weiter. Aber für die Hanse schien es jetzt allzu gewagt, als Stätte ihres Kontors einen holländischen Hafen zu wählen. Denn es schien Gefahr zu drohen, daß der hansische Stapelverkehr in Holland zu einer engen Verbindung zwischen dem hansischen und dem holländischen Handel führen und letzterem das Eindringen in hansische Erwerbszweige, Verkehrsrichtungen und Handelsgebiete erleichtern werde. Andererseits konnte auch auf seiten der Holländer im 15. Jahrhundert nur geringe Neigung sein, dem hansischen Stapel bei sich Unterkunft zu gewähren, denn dadurch hätten sie gerade den Konkurrenten in die Hände gearbeitet, deren rücksichtslose Bekämpfung inzwischen das Hauptziel ihrer Handels- und Schiffahrtsbestrebungen geworden war.

Es sind die Jahrzehnte um die Mitte des 14. Jahrhunderts, in denen der kommerzielle und maritime Aufschwung in Holland und Seeland begann, in denen fast nach allen Richtungen hin der spätere blühende Handels- und Schiffahrtsbetrieb der Holländer sein charakteristisches Gepräge erhielt.

Es ist bezeichnend, daß erst um diese Zeit die italienischen Geldhändler und Wechsler, kurzweg als Lombarden bezeichnet, diese Lehrmeister des Abendlands im Bank- und Geldwesen, Geschäfte in Holland und mit den holländischen Städten für gewinnbringende Unternehmungen anzusehen begannen, nachdem sie längst in Frankreich, Flandern und England sich eingenistet und den Regierungen, den Städten, den einzelnen unentbehrlich gemacht hatten. Im hansischen Gebiete sind sie niemals heimisch geworden, nicht weil es kein lockendes Tätigkeitsfeld gewesen wäre, sondern weil die Fremdenpolitik der einzelnen Hansestädte und der Hanse ihre Festsetzung verhinderte. Die holländischen Fürsten aber kamen

[1]) van Rijswijk a. a. O. S. 37 ff.

ihnen mit Handels- und Steuervergünstigungen für die Niederlassung in ihren Städten und Gebieten entgegen, und in Dordrecht, Leiden, Delft, Haarlem, Zierixee, Middelburg und an zahlreichen anderen minder wichtigen Örtlichkeiten konnten sie fortan ihrer aussaugenden Wuchertätigkeit obliegen.[1]) Sehr bald empfand die Bevölkerung Hollands das Monopol der lombardischen Geldhändler als unerhörten Druck. Und nicht viel anders war es in den anderen Gebieten der niederen Lande. Auch die Städte selbst suchten das Schuldenmachen bei den Lombarden seit Ausgang des 14. Jahrhunderts mehr und mehr zu vermeiden, und der Verkauf von Leibrenten wurde aus diesem Grunde nunmehr die beliebteste Form für Städte, die in Geldnot waren,[2]) wie er es in den Hansestädten auch war. Der große Vorteil dabei war die Niedrigkeit des Rentenzinsfußes. Mußte doch Herzog Philipp der Gute 1451 auf Bitte seiner Stadt s'Hertogenbosch den Lombarden verbieten, mehr als $33^1/_3$ Prozent zu nehmen.[3]) Sie bedangen sich meist erheblich mehr aus. Versuche, die Machtstellung der Lombarden einzuschränken, wurden auch von seiten niederländischer Städte im 15. Jahrhundert gemacht. Jedoch erst das große Privileg Maximilians und Marias schaffte 1477 die Lombarden als die Bankiers der Bevölkerung und der Städte Hollands ab.

Eigene im Lande erzeugte Handelsartikel Hollands waren schon im 13. Jahrhundert landwirtschaftliche Produkte, wie Fettwaren, Butter Käse, Häute. Dazu kamen Seesalz, das namentlich in Seeland gewonnen wurde, die Erträge des Fischfangs in den Mündungsgewässern von Rhein, Maas und Schelde, sowie etwas Tuchweberei und Brauerei. Die großen Märkte der Nachbarlande Deventer, Utrecht, Köln und Antwerpen hatten für diese Erzeugnisse die größte Anziehungskraft und gewährten ihnen die besten Absatzverhältnisse. Einer wachsenden obrigkeitlichen Fürsorge erfreute sich seit Mitte des 14. Jahrhunderts das Braugewerbe in Holland. Durch Schutzvorschriften suchte Graf Wilhelm es in Haarlem 1351 zu befördern und seinen Erzeugnissen in Nordholland ein Absatzfeld zu sichern. In Haarlem und Gouda und wohl

---

[1]) Vgl. die Nachweise bei Daenell, Holland u. die Hanse, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903, S. 9 u. Anm. 1 daselbst.

[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 414 Anm. 1.

[3]) Sassen, Invent. van s'Hertogenbosch B. S. 64 No. 463.

auch anderwärts bemühten sich die Brauer, durch Nachahmung der in Hamburg üblichen Art des Einbrauens die große Einfuhr der hansestädtischen Biere einzuschränken. Denn die Bierbrauerei in Hamburg hatte, gefördert durch die Erfindung einer verbesserten Art des Einbrauens, im Laufe des 14. Jahrhunderts das altberühmte und weitverbreitete Bremer Bier überflügelt und war zu einem überaus wichtigen Nahrungszweige der Stadtbevölkerung geworden. Und gerade die Niederlande waren, wie es scheint, ihr Hauptabsatzfeld. Die Hamburger errichteten dort eigene Genossenschaften, Privatkontore, so in Staveren, Amsterdam und Sluys, deren erste Gründung oder Neuordnung in den Jahren 1358, 1365, 1384 und 1402 erfolgte und deren Stellung und Tätigkeit Hamburg durch die Verleihung von Statuten und die Erwerbung von Privilegien sicherte. Und diese Hamburger Sonderhansen, wenigstens die in Staveren und Amsterdam, wo ihre Mitglieder im Anfange des 15. Jahrhunderts den ältesten Chor der dortigen Nikolaikirche stifteten, dienten in erster Linie dem Vertrieb des Bieres.[1]) Von den 457 selbständigen Brauern, die im Jahre 1374 in Hamburg vorhanden waren, produzierten 127 für das Amsterdamer, 55 für das Staverer Kontor.[2]) Die Rücksicht auf diesen Industriezweig, der einer großen Zahl seiner Bürger und Schiffer Nahrung gab, bestimmte sehr wesentlich das politische Verhältnis Hamburgs zu Holland. Unter dem Drucke dieser großen hansischen Biereinfuhr konnte sich die einheimische holländische Brauindustrie nur langsam emporarbeiten. Haarlem, Gouda, Delft, Amersfoort, auch Rotterdam und Amsterdam waren im Anfange des 15. Jahrhunderts die Hauptstätten der Bierproduktion in Holland. Ihre Ausfuhr in die benachbarten Gebiete war nicht unbeträchtlich.

---

[1]) Hans. UB. III S. 180 Anm. 1, IV n. 162, 164 u. Anm. 1, 794, 795, V n. 561, 1056, vgl. 1041, 1045, HR. 1. VI n. 474; n. 417 S. 408 unten, ter Gouw, Geschiedenis van Amsterdam, II S. 309.

[2]) Zur Konkurrenz zwischen Bremen und Hamburg vgl. die bremische Chronik des Rynesberch u. Schene, hg. von Lappenberg, S. 69f., 85, 118f., Hamb. Chroniken, hg. von Lappenberg, S. 235, 237. Vgl. K. Koppmann, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1875 S. 12, ders., Hamb. Kämm. Rechn. I S. XXXIV, LIX; Stein, Beiträge etc. S. 46 Anm. 1; außer in Gent, wie St. hier anführt, kommt auch in Groningen 1465 ein Haus vor, das schlechthin als das bezeichnet wird, worin man das Hamburger Bier verzapft, Feith, Reg. v. het arch. v. Groningen I S. 153.

Von viel größerer Wichtigkeit wurde für den Handel Hollands die Tuchanfertigung. Lange zwar hielt der gewaltige Aufschwung der flandrischen und darnach auch der brabantischen Tuchindustrie die Entwicklung der holländischen zurück. Erst seit etwa der Mitte des 14. Jahrhunderts belebte auch sie sich mehr, und nun nahmen sich die Landesherrschaft und die Obrigkeit in den Städten mit dauerndem Eifer und Erfolg der Organisation, Hebung und Ausbreitung der Draperie an, zunächst in Middelburg, Zierixee und Dordrecht, dann in Leiden, das im 15. Jahrhundert der Hauptsitz der holländischen Tucherzeugung sein sollte, aber auch in anderen Städten, besonders Amsterdam. Durch strenge Zunftstatuten, Herstellungs- und Kontrollvorschriften wurde nun allenthalben die Weberei nebst ihren Hilfsgewerben geregelt. Sie richtete sich in der Anfertigung der Tuche nach den Gewohnheiten der herrschenden flandrischen Tuchmanufaktur. Sie schrieb daher auch die Verwendung der englischen Wolle als der besten vor und folgte der flandrischen Art um so mehr, als sie ihre Tuche der guten Verkaufsverhältnisse wegen zunächst wohl überwiegend auf den Hauptmarkt des Tuchhandels, nach Brügge, sandte, um sie dort an die hansische Kaufmannschaft und durch diese im Osten abzusetzen. In wenigen Jahrzehnten wurde die Tuchindustrie einer der wichtigsten Nahrungszweige für einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung Hollands. Leiden selbst urteilte 1415, daß die Draperie die Hauptnahrung seiner Bürger ausmache. Herzog Philipp der Gute von Burgund erklärte 1428, daß die Städteblüte Hollands vornehmlich auf die Tucherzeugung begründet sei.

Eine weitere Bereicherung erhielten die Ausfuhrartikel Hollands seit dem Ende des 14. Jahrhunderts durch den Nordseehering, der später so sehr als die Grundlage des Wohlstandes von Amsterdam angesehen wurde, daß man geradezu sagte, die Stadt sei darauf erbaut worden. Bisher hatten die Holländer diesen Fisch nur grün oder geräuchert nach Köln und Antwerpen abgesetzt, dem bedeutendsten Fischstapel und Mittelpunkt für Heringsräucherei in den Niederlanden. Nun jedoch verlegten sie den Fang auf die See hinaus, als ihnen ebenso wie den andern westlichen Nationen die Teilnahme am schonischen Heringsgeschäft von den Hansestädten fortgesetzt beschränkt wurde, übertrugen auf den Hering der Nordsee die bei der Hanse übliche und bewährte Methode der Zubereitung und Einsalzung in Tonnen, erfanden in den

ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts für den Fang auf See das große Heringsnetz und bauten große, seetüchtige Fangschiffe, die Buysen. Die Verpackung des Fisches erfolgte in den holländischen Häfen selbst, unter denen zunächst Briel in diesem Geschäftszweig die führende Stellung errang. Das in Briel gebräuchliche Maß erlangte im Westen die Bedeutung eines Normalmaßes für Heringstonnen und wurde in Stahl ausgeführt von Briel an Köln und Antwerpen, die beiden Hauptstapelplätze auch dieses neuen Handelsartikels, übersandt. Dagegen gelang es dem Einfluß der Hanse, ihn noch längere Zeit vom Brügger Markt fernzuhalten.[1]) Das Ungewöhnliche, das zunächst in dem Auftauchen andern als schonischen Herings lag, kam selbst am Niederrhein in den Verordnungen mehrerer Städte zum Ausdruck, daß solcher, je nach seiner Herkunft den Käufern auf dem Markt durch Aussteckung einer kleinen farbigen Fahne kenntlich gemacht werden müsse.[2]) Über Köln und Antwerpen hinweg aber eroberte sich der holländische Hering schon lange vor der Mitte des 15. Jahrhunderts die rheinischen und oberdeutschen Märkte bis Basel hinauf und verdrängte den schonischen aus diesem Handelsgebiet durchaus. Der Aufschwung dieses holländischen Betriebs wurde wesentlich unterstützt durch die zuzeiten gänzliche Unergiebigkeit der Fischerei bei Schonen, die sich zuerst um 1411 infolge Ausbleibens des Herings dort zeigte,[3]) durch den Krieg der wendischen Städte mit dem Norden bis 1435 verlängert wurde und seinen Preis bis zur Unerschwinglichkeit erhöhte.[4]) Auch nach der Ostsee führten nun

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 68, HR. 1. VII n. 729, 802 § 9, 803 § 9, vgl. n. 801 § 11—13, HR. 2. I n. 357 § 1, 397 § 12, 398 § 12.

[2]) Hans. UB. IV n. 908, V n. 185, Overijsselsche Stadtregten I S. 223; Hamaker, Keurb. van Leyden, S. 55 No. XVI; Dodt v. Flensburg, Arch. voor . . geschiedenissen . . van Utrecht V S. 68.

[3]) Die meisten Chronisten bringen die Tatsache in Zusammenhang mit der Verbrennung des falschen Olaf in Falsterbo 1402, vergl. Korner, hg. v. Schwalm, S. 546 § 1153, Sassenchronik i. Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III S. 100, Rufuschronik, hg. v. Koppmann, Städtechron. 28 S. 29 u. a. Abgelehnt aber wird dieser Zusammenhang von dem wohlunterrichteten Johann von Posilge, SS. rer. Prussic. III S. 371. Auch widerspricht sich die Sassenchronik selbst S. 114 und ihre hier gemachte Angabe, daß 1412 die Teuerung begonnen habe, stimmt gut zu Joh. von Posilge, der 1411 als das erste sehr unergiebige Fangjahr bezeichnet.

[4]) Zum Steigen des Heringspreises vgl. die folg. Angaben: Sassenchronik

Holländer und Engländer und selbst hansische Kaufleute Nordsee hering ein.[1]) In Holland selbst setzte das Heringsgeschäft in rasch wachsendem Umfang immer mehr Hände in Tätigkeit, zog immer mehr Gewerbe in sein Interesse, Böttcher, Schiffsbauer, Segeltuch- und Garnverfertiger. Außerdem aber trug der neue Hochseefang zur Erziehung einer zahlreichen, geschickten und kühnen Seemannsbevölkerung in Holland sehr erheblich bei.

Gleichzeitig mit der Zunahme der Städte und ihrer Betriebsamkeit begann um die Mitte des 14. Jahrhunderts auch die Schiffahrt der Holländer lebhafter zu werden. Ihr Verkehrsgebiet erweiterte sich in bedeutsamer Weise.[2]) Die älteste Richtung, die Fortsetzung des frühmittelalterlichen Seeverkehrs der Friesen, war die Fahrt von den Rheinmündungen nach England. Sie wurde während des 14. Jahrhunderts durch die politische Freundschaft, die zwischen Holland und England während der Herrschaft des bairischen Hauses in Holland bestand, gefördert. Seitdem aber Calais 1363 von der englischen Regierung zum Stapel der Wollausfuhr ihres Landes erhoben war, machte das zunehmende Bedürfnis der holländischen Tuchmanufaktur nach der englischen Wolle den Verkehr der Hol-

---

a. a. O. III S. 98, d. Last Hering 1398—1412 durchschnittlich 8 M. lüb.; S. 114, darnach Steigerung bis schließlich 72 M. lüb.; Lüb. UB. VII S. 416, die Last 1424 60 M. lüb. in Lübeck. Für Preußen Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 267 n. 19, 1404 8 M. preuß., was annähernd normal, Joh. v. Posilge i. SS. rer. Prussic. III S. 327, 1411 30 M. preuß., nach Erlaß eines Ausfuhrverbots 16 M. preuß.; das. S. 332, 1412 über 30 M. preuß., Bornholmer Hering, weil auf Schonen keiner gefangen; HR. 2. I n. 381 § 24, 1413 28 M. preuß. gutes Geld, wobei die starke Wertverschlechterung des preuß. Geldes nach 1410 zu berücksichtigen; Hans. UB. V n. 1148, das Jahr 1414 als das bisher unergiebigste bezeichnet; SS. rer. Pruss. III S. 358, 1415 über 40 M. preuß.; das. S. 364, 1416 über 90 M. pr.; HR. 2. I n. 381, § 3, 1420 100 M. preuß.

[1]) Vgl. zum vorausgeg. Daenell, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 14 ff., woselbst die hauptsächl. Nachweise. Die Angabe in Kaspar Weinreichs Chronik, hg. v. Hirsch u. Voßberg, S. 45, vgl. Schäfer, Vogtbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. XLI Anm. 4, ist also zu verwerfen. Die größere Billigkeit des Nordseeherings gegenüber dem schonischen hängt vielleicht mit der Güte beider zusammen, vgl. die Rufuschronik, Koppmann, Städtechroniken 28 S. 227: he en hadde nergene de arth und gude, de he in Schonessyden plach to hebbende.

[2]) Zu spät setzt die seeländische Chronik das Eintreten dieses Fortschritts im Zierixee zu ca. 1400 an, aber der Fortschritt an sich ist ihr nicht entgangen, Reygersberg, hg. v. Boxhorn, I S. 320.

länder nach Calais zur wichtigsten Seite der holländisch-englischen kommerziellen Beziehungen. Was es für die holländische Draperie bedeutete, ob sie sich englischer oder anderer Wolle bediente, darüber belehrt ein Erlaß Herzog Philipps vom Jahre 1434 an Leiden, worin er genaue Kontrolle der dortigen Draperie verlangte, weil sie infolge der betrüglichen Verarbeitung der schottischen und der Mischung schottischer unter die englische Wolle zu verfallen drohe.[1] Umgekehrt besaß der Handel der Engländer mit Holland in Middelburg seinen wichtigsten Stützpunkt; selbst der englische Wollstapel befand sich von 1384 bis 1388 dort, ehe er endgültig in Calais festgelegt wurde. Überhaupt war Middelburg schon in den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts ein besonders gern von fremden Kaufleuten, flämischen, südeuropäischen und namentlich schottischen[2]), aufgesuchter Platz. Und der Besuch der englischen Nichtstapelkaufleute namentlich in seeländischen Häfen nahm weiter zu bis 1435,[3]) solange die Freundschaft zwischen England und Burgund gegenüber Frankreich währte, trotz der wachsenden Rivalität beider Völker in der Erzeugung und dem Vertrieb ihres Tuches.

Nächst der englischen war unter den Richtungen des ältesten holländischen Seeverkehrs nur noch die Fahrt auf Hamburg nach dem Vorbilde der Süderseer und anderer Hansen von Bedeutung.

Von entscheidender Wichtigkeit füs die kommerzielle und maritime Tätigkeit der Holländer und binnen kurzem das Rückgrat, die Grundlage derselben aber wurde nun die Aufnahme eines Fernverkehrs über See nach dem Ostseegebiet selbst. Es war zugleich der Beginn eines holländischen Wettbewerbs mit der Hanse in deren wichtigster Verkehrsrichtung und eigenstem Handelsgebiet. Zunächst lockte die Holländer das blühende Heringsgeschäft auf Schonen, das sich vorwiegend in hansischen Händen befand, und der Umschlagsverkehr, der im Anschluß daran alljährlich zwischen den Kaufleuten der Ostsee und der Nordsee dort stattfand. Der alte

---

[1]) Vgl. Rammelman Elsevier, Invent. van Leyden II S. 65f., Hamaker, Keurboeken van Leyden S. 65ff., 101 ff., 126 f., 129, 516 ff., v. Mieris, Groot Charterboek IV S. 611, S. 1054.

[2]) Über die holl.-schottischen Bez. vgl. Hans. UB. II S. 163 Anm. 1 bereits, auch v. Mieris, Groot Charterboek III S. 257, IV S. 378f., 816f., van Visvliet, Invent. van Zeeland, II S. 163.

[3]) Libell of englishe policye, hg. von Hertzberg, S. 84.

und lebhafte Verkehr aus den süderseeischen und westfriesischen Städten nach Schonen und der Ostsee gab ihnen wohl die Hauptanregung, sich ebenfalls dorthin zu wagen. Eine vorherrschende Stellung in den Beziehungen der Holländer zu Schonen nahm bereits um die Mitte des 14. Jahrhunderts Zierixee ein, wahrscheinlich weil sein Verkehr dorthin der umfangreichste und älteste war. Ende der sechziger Jahre erscheinen auch Dordrecht, Briel und Amsterdam an diesem Verkehr beteiligt, später noch andere holländische Städte.

Jedoch an dieser Pforte zur Ostsee blieben die Holländer nicht lange stehen. Bald dehnten sie ihre Fahrten weiter nach dem Osten aus und gewannen Fühlung zum preußischen Ordenslande, insbesondere zu Danzig. Schon etwa 1360 traf eine Amsterdamer Willkür Anordnungen über Vergehen von Amsterdamern in den nordischen Reichen, in den wendischen und weiter östlich gelegenen Städten und Ländern.[1] Dem preußisch-süderseeischen Bündnis zum Schutze der Sundfahrt gegen König Waldemar Atterdag von Dänemark traten 1367 auch Amsterdam, Dordrecht und Zierixee bei. Ein Jahrzehnt später scheinen sich Kaufleute und Schiffer von Amsterdam in nicht unbeträchtlicher Zahl in Danzig aufgehalten zu haben. Im Beginn der neunziger Jahre fuhren die Schiffe der Holländer zu Flotten vereinigt zum Schutze gegen die Vitalienbrüder Rostocks und Wismars nach der Ostsee. An diesen Beziehungen war von vornherein Amsterdam an weitaus erster Stelle beteiligt, wie denn überhaupt gerade diese Stadt ihr Emporwachsen und ihre vorherrschende Stellung unter den Städten Hollands und Seelands dauernd ihren Verkehrsbeziehungen zur Ostsee in erster Linie verdankte. Es folgten nach dem Umfange ihres Ostseeverkehrs am Ende des 14. Jahrhunderts Zierixee und erst in längerem Abstande darauf Dordrecht, Middelburg, Briel u. a.

Diese Verkehrsrichtung der Holländer erfuhr nun aber ziemlich gleichzeitig in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts ihre Ergänzung durch eine nach Westen gerichtete. Auch diese ergab sich durch einen hansischen Geschäftszweig, den Import des Baiensalzes nach dem hansischen Osten und seinen russischen, polnischen, litauischen Hinterländern. Zunächst im Frachtgeschäft mit Salz für hansische Rechnung von der Baie nach Preußen und Livland errang noch

[1]) Hans. UB. III n. 553.

im 14. Jahrhundert die holländische Schiffahrt einen nicht unbeträchtlichen Anteil neben der hansischen.[1])

In den angeführten Richtungen bewegte sich seit etwa der Mitte des 14. Jahrhunderts der Aufschwung eines aktiven holländischen Erwerbslebens. In der Tuchmanufaktur folgten die Holländer dem flandrischen Vorbild und der Rücksicht auf den hansischen Abnehmerkreis. Auch vertrieben sie selbst diese Erzeugnisse auf den schonischen Messen und im baltischen Osten im Wettbewerb mit den flandrischen, brabantischen und englischen Tuchen und machten wie die Engländer dem hansischen Monopol des Handels mit flandrischen Tuchen im Ostseegebiet eine immer empfindlicher werdende Konkurrenz.[2]) Im Heringsgeschäft machten sie sich die hansische Methode zu eigen, in der Bierbrauerei ahmten sie die hamburgische Art nach. Sie richteten sich also bei der Entwicklung ihrer eigenen heimischen Nahrungszweige durchaus nach den besten Vorbildern. Und auch im Handel und in der Schiffahrt taten sie dies. Ein internationales Frachtgeschäft zunächst, später auch ein immer vielseitiger werdender Zwischenhandel wurden ebenfalls nach hansischem Beispiel von ihnen ins Leben gerufen und betrieben. Und die Vorherrschaft des hansischen Schiffahrtsbetriebes in der nordeuropäischen Verkehrszone brachte es mit sich, daß Amsterdam, Enkhuysen und andere holländische Städte auch ihr Seerecht in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts von der Hanse entlehnten. Jedoch war Holland in der Ausbreitung seines Handels und seiner Schiffahrt und im Absatz seiner eigenen Waren auf denselben geographischen Bereich angewiesen, in dem um die Mitte des 14. Jahrhunderts die merkantile Vormacht im nördlichen Europa, die deutsche Hanse, den Höhepunkt ihrer Vorherrschaft erreicht hatte. Von vorn herein wurde der Verkehr mit dem hansischen Osten und der Zwischenhandel zwischen diesem und dem Westen die Grundlage, auf der Handel und Schiffahrt Hollands emporblühten. Daher mußte die Tätigkeit der Holländer in jeder Richtung ein Wettbewerb mit der Hanse sein.

---

[1]) Es ist stark übertrieben, wenn Blok, eene holl. stad in de Middeleeuwen S. 312 behauptet, daß die Holländer im Anf. d. 15. Jhs. auf dem Gebiet der Frachtschiffahrt mehr und mehr den ersten Platz in Europa einzunehmen begonnen hätten.

[2]) Zum Vertrieb von Leidener Tuchen z. B. vgl. Hans. UB. V S. 336 Anm. 1, n. 480, VI n. 362 § 11.

Doch fühlten sich nicht alle Gruppen der Hanse von dieser Konkurrenz belästigt und beeinträchtigt. In manchen westlichen, namentlich aber in den preußischen Hansestädten war man mit dem Vordringen der Holländer ganz einverstanden. Die Stadtgesetzgebung schützte durch geeignete Maßnahmen die eigenen Bürger gegen etwaige Benachteiligung in ihrem Erwerb von seiten der Fremden und beugte, wie Kampen, der Umgehung ihrer Vorschriften dadurch vor, daß sie den Holländern die Erteilung des Bürgerrechts verweigerte.[1]) Besonders war die preußische Kaufmannschaft und Schiffahrt mit der holländischen bald durch gemeinschaftliche Handels- und Reedereiunternehmungen enge verknüpft; die Holländer hielten sich hier klug und vorsichtig in den von der Stadt- und Landesgesetzgebung ihnen gezogenen Schranken und genossen deshalb besonders von seiten des Ordens Schutz und Förderung noch lange Zeit, nachdem die Handelspolitik der preußischen Städte begonnen hatte, die Bewegungsfreiheit der Fremden Einschränkungen zu unterwerfen. Sie waren in Preußen willkommen, weil ihre wachsende Reederei das Schiffsmaterial vermehrte, das der hansische Osten selbst nicht in hinreichender Menge besaß, um die in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts rasch zunehmende Massengüterproduktion des Ostens nach dem Westen Europas auszuführen. Außerdem aber halfen sie im Osten, wie einige Jahrzehnte später im skandinavischen Norden, den Druck vermindern, den die wendischen Städte, voran Lübeck, auf Handel und Verkehr dieser Länder ausübten.[2])

Andererseits wuchsen, je mehr der holländische Verkehr nach Preußen zunahm und je mehr die holländischen Städte sich zu lebhafteren Handelsplätzen entwickelten, auch die preußischen Verkehrsinteressen in Holland.[3]) Sie wurden aber noch dadurch gefördert, daß verschiedene holländische Häfen für die großen und

---

[1]) I. J. 1415. vgl. Register van Charters en Bescheiden usw. van Campen I n. 427.

[2]) Über die Haupthandelsgüter im Verkehr der Holländer mit Preußen belehrt der nicht datierte Zolltarif HR. 1. VIII n. 1172 (vielleicht um die Mitte des 15. Jhs.): Einfuhr nach Preußen holländische Tuche, Seesalz, Aschensalz, Baiensalz, Heringe, Ausfuhr: Roggen, Weizen, Pech, Teer, Asche, Wagenschoß, Klappholz, Bootsriemen, lange Riemen, Wachs, Flachs, Osemund, Tran, Grauwerk.

[3]) Vgl. HR. 1. IV n. 628, V n. 125.

tiefgehenden preußischen und auch livländischen Lastschiffe günstigere Wasserverhältnisse boten als der flache und mehr und mehr trotz aller künstlichen Verbesserungsversuche versandende Hafen von Brügge und die ebenfalls unzureichenden Häfen süderseeischer Städte. Preußische Schiffe und Kaufleute besuchten Dordrecht, Middelburg, Amsterdam, setzten dort die Waren ihrer Heimat, Getreide, Holz, Teer, Pech, Asche, Flachs ab und nahmen holländische, von den Engländern in Middelburg auch englische Tuche und andere Waren als Rückfracht ein. Jedoch auch aus dem hansischen Westen, aus süderseeischen, westfälischen und niederrheinischen Städten war der Verkehr nach und über Holland um die Wende des 14. Jahrhunderts in beständiger Zunahme.

Schon als Holland wegen der Rückverlegung des hansischen Kontors von Dordrecht nach Brügge die der Hanse erteilten Privilegien 1392 außer Kraft setzte, gab das Kontor der Ansicht Ausdruck, „dat de kopman des landes nicht enberen mach“.[1]) Es wurde von der Hanse angewiesen, mit der holländischen Regierung wegen der Bewilligung weiterer Privilegien in Fühlung zu bleiben; Köln und Dortmund sollten dafür seine Berater sein. Diese Absichten aber wurden durch den Krieg gestört, den Herzog Albrecht seit 1396 mit den Friesen führte. Ein arger Seeraub war die Folge. Die Vitalienbrüder, die von den Hansestädten und dem Orden mit Mühen und Kosten im Ostseegebiet unterdrückt wurden, fanden hier aufs neue reichliche Beschäftigung im Dienste beider Parteien. Jahrelang wurde der friedliche Verkehr durch sie und die andern holländischen Kaper gestört, hansische Schiffe wurden von ihnen aufgebracht. Hamburg aber brach den Verkehr mit Friesland nicht ab und zog sich dadurch 1397 die Feindschaft der Holländer zu.[2]) Als diese 1399 einen eben geschlossenen Stillstand brachen, ließ Hamburg die Holländer, die inzwischen sogleich mit 52 Schiffen dorthin gekommen waren und Bier und Heringe eingekauft und eingeladen hatten, kurzweg gefangen setzen und ihre Schiffe und Güter zum Besten der Stadtkasse verkaufen.[3]) Erst am 30. April 1401 gelang es dem vermittelnden Eingreifen einer hansischen Gesandtschaft der

---

[1]) HR. 1. IV n. 641.

[2]) HR. 1. IV. n. 460, vgl. Hans. UB. V n. 238.

[3]) Koppmann, Hamb. Kämm. Rechn. I. S. 486, 488, Tratziger, Chronika S. 119 f.

Städte Lübeck, Thorn und Stralsund, im Haag einen Stillstand zwischen Holland und Hamburg herzustellen.[1]) Der Schiedsspruch, den die Stadt Gent als Obmann 1403 fällte, verurteilte Hamburg zu Zahlungen an den Herzog, an die Zöllner von Amsterdam und an die sonst Geschädigten. Es erhielt dagegen zur Begleichung seiner eigenen Ersatzansprüche ein wertvolles Zoll- und Handelsprivileg für seinen Verkehr in Holland. Ebenfalls wegen ihrer Verluste durch holländische Kaper erhielten Kampen 1406, Bremen 1410 von Holland Privilegien.[2])

Erst nach Herstellung des Stillstandes zwischen Hamburg und Holland kam man in hansischen Kreisen auf den Gedanken zurück, dem Handel mit und in Holland feste und klare Grundlagen zu schaffen, unkündbare Privilegien zu erwerben. Zollerhöhungen und harte Handhabung des Strandrechts legten den Wunsch darnach ganz besonders nahe. Der hansische Osten und Westen zeigten sich für die Erwerbung solcher interessiert. Aber vergeblich waren die Bemühungen des Brügger Kontors beim Herzoge.[3]) Wahrscheinlich verhinderte der Einfluß der mittleren hansischen Städtegruppen, daß es die Verhandlungen mit dem nötigen Ernst führte. Denn Hamburg hatte ja sein Privileg erhalten. Die wendischen Städte aber mußten einer engeren Gestaltung des hansischen Verhältnisses zu Holland in dem Feingefühl widerstreben, das der Handel für künftige Veränderungen zu besitzen pflegt. Wohl damals schon hatten sie in den Holländern den gefährlichsten Rivalen und künftigen Todfeind ihrer eigenen Handelsvorherrschaft erkannt. Und nur die schweren inneren Erschütterungen, die über die wichtigsten von ihnen im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts hereinbrachen, verhinderten sie, damals schon energischer sich dieser Nebenbuhler zu erwehren.

Schon wenige Jahrzehnte nach dem gemeinsamen siegreichen Kriege hansischer und holländischer Städte gegen Dänemark hörte der Zusammenhang der holländischen und hansischen Interessen und Politik wieder auf. Die Hinausdrängung der Holländer durch die Hansen aus dem schonischen Geschäft verminderte ihr Interesse

[1]) HR. 1. V n. 19.

[2]) Hans. UB. V n. 593, 585; n. 731, vgl. n. 403; n. 953.

[3]) Vgl. HR. 1. IV n. 38, 641, 319, V n. 64, 81, 154 § 1, 155, 158 § 5, 7, 165, 185 § 8, 276 § 6, 311 § 5, 329 § 7, 15, 346, 361, 372 § 4, 374 § 5, 6, 385, 392 § 18—20, 26. 2, 402, 427 § 9 (1407), VI n. 77 § 19 (1412).

an den dort gewonnenen Privilegien. Auf dem Hansetage zu Lübeck im Jahre 1394 erschienen zum letzten Male Vertreter holländischer Städte, der beiden Vorkämpferinnen des neuen holländischen Handels, Amsterdam und Zierixee. Trefflich aber wußten die Holländer die Zeit der Lockerung und Verwirrung der hansischen Gemeinschaft in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts zu nutzen. Damals machten sie im Verkehr und Handel zwischen dem Ostseegebiet und Westeuropa und auch in anderen Richtungen ungehindert bedeutende Fortschritte. Hatten sie bisher nach Livland, dieser eigentlichsten Kolonie Lübecks und Domäne des lübischen Handels, nur als Frachtfahrer in hansischen Aufträgen verkehrt, so erschienen sie dort nun auch als Kaufleute, suchten selbständige Handelsbeziehungen anzuknüpfen [1]) und darüber hinaus zur russischen Kaufmannschaft in direkte Verbindung zu gelangen, daher vor allem die russische Sprache zu erlernen. Von Herzog Erich von Sachsen-Lauenburg erwarben sie für sein Land 1414 durch ihre schonischen Vögte von Amsterdam, Zierixee, Briel und Dordrecht Verkehrsfreiheit unter denselben Zollbedingungen, die für die Hamburger bestanden, und mit besonderen Vorrechten bei Borg und Verkauf [2]) und suchten damit auch auf der für die wendisch-hansische Handelsbewegung wichtigsten Straße zwischen der Unterelbe und Ostsee sich den Zugang zu dieser zu ebnen. In den Gegenden an der Unterelbe und sonst an den hansischen Küsten aber umgingen sie die dem Handel der Fremden in den Hansestädten von der Stadtpolitik im Kauf und Verkauf der Waren gezogenen Schranken dadurch, daß sie in Klipphäfen direkt vom Produzenten das Getreide aufkauften und ausführten.

Abgesehen von einem Beschlusse im Jahre 1384, der den Holländern die Teilnahme am Fischfang auf Schonen unmöglich machen wollte, und einem andern im Jahre 1389, der anläßlich des hansischen Stapelaufenthalts in Dordrecht den Hansen jede Handelsgemeinschaft mit Holländern verbot, hatte die hansische Verkehrspolitik sich bisher mit keinem ihrer Erlasse ausdrücklich gegen die Holländer und die wachsende Ausdehnung ihres Verkehrs gewandt. Fortan aber, seit der Wiederherstellung und Befestigung ihrer Gemeinschaft, war gerade die Bekämpfung und möglichste Ein-

[1]) Kornausfuhr aus Reval vgl. z. B. Hans. UB. VI n. 8, 29.

[2]) Hans. UB. V. n. 1131.

schränkung des holländischen Handels- und Schiffahrtsbetriebs für die Hanse ein Hauptgesichtspunkt ihrer Handel und Schiffahrt regelnden Gesetzgebung. Und die örtliche Politik einer Reihe Hansestädte unterstützte diese Bestrebungen der Hanse. Köln zog dem Vordringen der Holländer Schranken, unter denen im 15. Jahrhundert die Bewohner von Briel ihres Herings wegen besonders lebhaften Verkehr dorthin entwickelt zu haben scheinen.[1]) Schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts galten für den Verkehr der Holländer Köln und Venloo und später auch Wesel als die höchsten Märkte.[2]) Namentlich im Hinblick auf den Handel seiner Bürger mit Wein, dem wertvollsten Massenartikel des Kölner Handels, handhabte die Verkehrspolitik der Stadt streng die Ausschließung der Niederländer von den Wein erzeugenden Gegenden des Oberlandes. Aber auch für andere Güter seiner Ein- und Ausfuhr sowie für die Rheinschiffahrt bemühte sich Köln im 15. Jahrhundert, wenngleich weniger konsequent und erfolgreich, der beherrschende Stapel und Endpunkt zu sein.[3]) Auch Hamburg begann nun mit zunehmender Energie und Konsequenz sich zu einem allgemeinen Stapel für das oberländische, aber auch für das unterhalb der Stadt an die Elbe gelangende Getreide zu machen.[4])

Schon die ersten Vorschläge, die Lübeck der hansischen Versammlung zu Rostock und Lübeck im Jahre 1417 bei den Beratungen über die Ausgestaltung und Festigung des hansischen Handelssystems vorlegte, trugen die gegen die Holländer gerichtete Tendenz deutlich zur Schau: Verweigerung des Bürgerrechts für Holländer in Hansestädten, Verbot der holländischen Tuche im hansischen Handel wegen der Minderwertigkeit der verwendeten Wolle, Schließung Livlands gegen den Besuch holländischer Kaufleute. Letzterer Punkt ward wenige Jahre später durch den Vorschlag erweitert, auch die holländische Schiffahrt nach Livland nicht länger zuzulassen. Der ungewöhnliche Kornhandel in hansischen Gebieten, über den schon 1416 auf dem großen Hansetage zu Lübeck geklagt worden war, wurde den Holländern von der Hanse 1417 untersagt und gleichzeitig der Amsterdamer und Leidener

---

[1]) Hans. UB. VI n. 557 u. Anm. 2, VIII S. 47 Anm. 1.
[2]) Hans. UB. III n. 296, S. 471 Anm., S. 295f. Anm.
[3]) Vgl. Stein, Beiträge, S. 39ff.
[4]) Vgl. Stein, Beiträge, S. 48ff.

Tuchindustrie die Beschaffenheit ihrer Fabrikate vorgeschrieben, wenn sie fernerhin im hansischen Handel gelitten werden sollten. In umfassendem Maße aber brachten die mannigfachen und vielseitigen Verkehrsordonnanzen, die das große hansische Statut von 1418 enthält, alte Gewohnheiten und neue Bestimmungen der hansischen Handelspolitik gegen die Nichthansen in Anwendung.

Inzwischen hatte sich die Stimmung gegen die Holländer in der Hanse sehr verschärft. Denn zu den Schäden, die hansische Schiffer und Kaufleute im friesischen Kriege durch holländische Kaper erlitten und die nur zum Teil Ersatz gefunden hatten, waren seitdem neue gekommen. Nun starb Herzog Wilhelm VI. 1417, und die inneren und äußeren Wirren, in die Holland durch seinen Tod gestürzt wurde, äußerten sich schnell in einer unerhörten Entfesselung eines Seeraubs in Holland, dessen Hauptstützpunkte Briel und Dordrecht waren. Schnell nahmen die Klagen zahlreicher Hansestädte, besonders Hamburgs, über Beraubungen und Beschädigungen bedeutend zu.[1]) Brabant und das Bistum Utrecht gerieten in Krieg mit Holland, und der Verkehr der süderseeischen Städte mit Holland wurde dadurch überhaupt unterbrochen. Und als Gent 1421 auf Bruch seines Schiedsspruchs von 1403 durch Holland erkannte und es in die deswegen darin vorgesehene Buße von 60 000 Nobeln verfallen erklärte, bestritt Herzog Johann von Baiern, der im Kampf mit seiner Nichte Jakoba einen Teil Hollands an sich gerissen hatte, die Berechtigung dieser Entscheidung und verbot den Holländern bis auf weiteres den Verkehr nach Flandern.[2])

Der Hochmeister des deutschen Ordens aber scheute sich trotz weiterer Schädigungen seiner Untertanen, durch schroffes Auftreten und Repressalien die engen Verkehrsbeziehungen und die bedeutenden Handelsinteressen zu gefährden, die seine Lande mit Holland verbanden. Seine wiederholten Mahnungen an den Herzog waren in versöhnlichem Tone gehalten; den Amsterdamern bewilligte er Jahr für Jahr das erbetene Geleit in Preußen. Als sich aber herausstellte, daß die Holländer nicht an Schadenersatz dachten, griff er zu einer schärferen Maßregel.[3]) Ende 1421 verbot er den

---

[1]) HR. 1. VI n. 556 § 58, 59, 585, 586; VII n. 154, Hans. UB. VI n. 164, 257, 258, 362, 373, 390.

[2]) HR. 1. VII n. 245, 370, 371, 394, Hans. UB. VI n. 381, 423.

[3]) Hans. UB. VI n. 327, HR. 1. VII n. 154—158, 297, 298, 395—398.

Holländern den Aufenthalt in Preußen und schlug Amsterdam das Begehr nach Geleitsverlängerung ab, bis der geforderte Schadenersatz geleistet sei. Da ließen Holländer in Danzig die Drohung verlauten, daß sie nun ihre Niederlage nach Stralsund verlegen würden. Und Danzig teilte dies den wendischen Städten und Stralsund mit der Bitte um entsprechende Maßnahmen mit.[1])

Die wendischen Städte hatten den preußisch-holländischen Verhandlungen bisher beobachtend und abwartend gegenübergestanden. Aber schon im August 1421, als ihre Gesandtschaft in Preußen das Bündnis mit dem Hochmeister und dem livländischen Landmeister zu gegenseitiger Hilfeleistung abschloß, hatten sie durch diese beim Hochmeister anfragen lassen, ob er ein gemeinsames Vorgehen seiner und der andern Hansestädte gegen die Holländer und die andern Schädiger des Kaufmanns zulassen werde. Der Hochmeister hatte sich damit einverstanden erklärt, wofern er zuvor von den beabsichtigten Maßregeln in Kenntnis gesetzt werde.[2]) Nun aber glaubten auf die Nachricht von der Ausweisung der Holländer aus Preußen auch die wendischen Städte in Ansehung der inneren Verlegenheiten Hollands die Zeit zum Vorgehen gekommen. Im März 1422 berieten sie in Wismar über die Ausweisung der Holländer und luden die Preußen zu einer Tagfahrt in Lübeck im Mai ein, wo über gemeinsame Maßregeln gegen die Holländer beraten werden sollte. Sie hielten auch nicht mit ihrer eigentlichen Absicht den Preußen gegenüber zurück, daß sie dadurch nicht bloß Schadenersatz zu erzwingen, sondern auch die unbequeme Konkurrenz der Holländer zu vermindern beabsichtigten: „de ok, alse gi wol weten, dem gemeynen copmanne unde copenschop yn allen enden merkliken to vorvange unde hinderlik synd.“ [3]) Der Versuch der wendischen Städte, eine Reihe günstiger Umstände zu einer allgemeinen Aussperrung der Holländer aus den Hansestädten der Ostsee zu benutzen, schlug jedoch fehl. Preußen schätzte die Beibehaltung des Verkehrs der Holländer zu hoch, um sich der von den wendischen Städten vertretenen hansischen Auffassung anzuschließen. Es verständigte sich mit Holland über eine Entschädigung von 700 Nobeln, die von den Holländern in Danzig durch ein Pfundgeld bezahlt

---

[1]) HR. 1. VII n. 418, 420—422, 464.
[2]) HR. 1. VII n. 374 § 29, 30.
[3]) HR. 1. VII n. 441 § 10, 443, vgl. n. 487 § 7.

werden sollte.[1]) Die wendischen Städte mußten also allein das Ziel, die Bekämpfung und Einschränkung der holländischen Konkurrenz im Ostseeverkehr, zu erreichen suchen.

Wie groß die Spannung zwischen den Holländern und den wendischen Städten war, zeigte sich, als eine holländische Flotte bei der augenblicklichen Verfeindung zwischen den wendischen Städten und Dänemark sich König Erich von Pommern zur Verfügung stellte, aber von der schnell herbeieilenden wendischen Kriegsflotte im Herbst 1422 unbrauchbar gemacht wurde. Dies war der erste kriegerische Zusammenstoß zwischen den wendischen Städten und den Holländern überhaupt. Er erfolgte an der entscheidenden Stelle, im Sunde, und in dem entscheidend gewordenen Zusammenhange, der Verbindung der westöstlichen Verkehrsfrage mit dem Verhältnis der beiden Rivalen, der wendischen Städte und der Holländer, zu Dänemark.

War nun auch der Plan der wendischen Städte durch die Preußen vereitelt worden, so suchte die Hanse doch auf andere Weise dem Ostseeverkehr der Holländer einen schweren Schlag zu versetzen. Am 13. Januar 1423 erließ das hansische Kontor zu Brügge eine Verfügung, die den hansischen Kaufleuten die Befrachtung von Schiffen der Fläminger, der derzeit noch nichthansischen Kampener, der Holländer und anderer Fremden nach dem Osten und das Löschen und Laden derselben dort verbot. Die Hanse genehmigte und erweiterte zwei Jahre später diese Verordnung, aber ihre Durchführung, soweit sie die Holländer und Kampener betraf, wurde von den livländischen Städten energisch verweigert, und noch weniger wollten sich die Ordensregierung und die Stände Preußens den Nutzen, den sie aus dem Verkehr der Holländer bei sich zogen, von der Hanse verkürzen lassen.[2])

Herzog Johann von Holland aber lenkte ein. Denn nachdem er noch 1423 Kampen, weil es nicht in der Hanse sei, für seine Schiffe Freiheit vom Ankerzoll in seinem Reiche gewährt hatte,[3]) kam er oft geäußerten Wünschen der Hanse 1424 entgegen, indem er den hansischen Kaufleuten widerruflich Freiheit vom Strandrecht,

---

[1]) HR. 1. VII n. 461 § 10, 462, 467 § 9, 476, 509 § 10. Hans. UB. VI n. 433.

[2]) Hans. UB. VI n. 489 § 2, HR. 1. VII n. 576.

[3]) Hans. UB. VI n. 519, vgl. n. 514.

unter Voraussetzung der Zahlung angemessenen Bergelohns an seine Untertanen, zugestand und seinen Beamten und Dienern die genaue Beobachtung dieser Vergünstigung anbefahl.[1])

Da brach im Herbst 1426 der langwierige Krieg zwischen König Erich und den wendischen Städten aus. Aber die handels- und schiffahrtspolitischen Pläne, die diese daran anknüpften und der Zwang, mit dem sie dieselben den Hansen und Nichthansen gegenüber durchzuführen suchten, mußten besonders die Holländer in Besorgnis versetzen. Von vornherein wurden sie hierdurch zur Parteinahme für den Dänenkönig gedrängt. Im Anschluß an ihn und seine Seestreitkräfte oder auch allein in großen Flotten suchten sie die Blockade des Sundes zu durchbrechen, feindliche Zusammenstöße mit den wendischen Schiffen blieben nicht aus, holländische Kauffahrer halfen den Dänen bei der Bekämpfung der wendischen Flotte im Sunde im Juli 1427, in der Ostsee waren sie den Angriffen der wendischen Auslieger ausgesetzt. Nachdem Holland schon im Herbst 1427 Arrest gegen die Hamburger und ihre Güter verfügt hatte, gelang es zwar den schnell dorthin geschickten Gesandten von Lübeck, Hamburg und Lüneburg, am 23. November Herzog Philipp zur Aufhebung desselben gegen Bürgschaft zu bewegen. Er verhieß den wendischen Kaufleuten bis zum 1. Mai 1428 Sicherheit in Holland und verlängerte ihnen auch in diesem Jahre zweimal das Geleit. Noch überwogen die beschwichtigenden Vorstellungen der flandrischen Lede beim Herzoge das dringende Verlangen seiner holländischen Städte nach Vergeltungsmaßregeln.[2])

Dennoch mußte ein Krieg zwischen den wendischen Städten und den Holländern sehr große Unbequemlichkeiten auch für diese nach sich ziehen. Im Juli 1428 schlug das Kontor zu Brügge Lübeck den Erlaß einer Ordonnanz gegen den Verkehr mit Holland und holländischen Waren vor, zu deren Annahme besonders Köln bewogen werden müsse, denn dann werde sie den Holländern wegen des Herings- und Weinhandels ganz besonders schmerzlich sein, „want zie vele myn enberen moghen der stede, dan die stede er lands“.[3]) Die wendischen Städte jedoch scheinen diese Anregung

---

[1]) Hans. UB. VI n. 546, vgl. HR. 1. VII n. 648.
[2]) Hans. UB. VI n. 688 § 3, 747, S. 422 Anm. 2.
[3]) Hans. UB. VI n. 747, 748.

nicht weiter verfolgt zu haben, offenbar zum Teil in der Überzeugung, daß Köln auch trotz der Schäden, die eine Anzahl seiner Bürger von holländischer Seite während der letzten Jahre in dem Utrechter Bistumsstreit erlitten hatte, sich zu einem solchen Vorgehen nie werde entschließen können.

Aber die von den wendischen Städten dem Herzog in Aussicht gestellte Gesandtschaft blieb aus, neue Schädigungen von Holländern kamen zu den älteren hinzu, die wendischen Städte verstanden sich trotz aller Mahn- und Drohbriefe des Herzogs und der Städte Hollands weder zur Rückgabe noch zum Ersatz der weggenommenen Güter.[1]) Da kündigte am 26. Mai 1429 auf Drängen des besonders gereizten Zierixee der Herr von Veere in einem Brief an die Hamburger Hanse in Sluys den Kaufleuten von Hamburg und von der deutschen Nation das Geleit in Seeland auf, erklärte aber bald darauf dem Kontor zu Brügge auf dessen besorgte Anfrage, daß er sich nur an denen schadlos halten wolle, von denen seine Untertanen geschädigt seien.[2]) Auch von den Städten Hollands und Seelands erhielt das Kontor überwiegend ausdrückliche Erklärungen, daß sie es nur auf Vergeltungsmaßregeln gegen ihre Schädiger, die wendischen Städte, abgesehen hätten.[3]) Das Verhältnis zwischen beiden Teilen nahm nun schnell die Formen des Krieges an. Hamburg kündigte dem Hansetage zu Lübeck am 1. Januar 1430 seinen Entschluß an, die Holländer zu befehden. Es warnte vor dem Verkehr mit Holland und ließ alsbald Kaperschiffe auslaufen.[4]) Andererseits gestattete nunmehr am 31. August 1430 Herzog Philipp selbst Zierixee, der Hauptklägerin unter den holländischen Städten, die wendischen Städte zu schädigen, und bedang sich von der Beute die üblichen 20 % aus. Der Herr von Veere aber dehnte die Feindseligkeiten auch auf den mit den wendischen Städten verbündeten Herzog von Schleswig aus.[5]) Dieser, die wendischen Städte, aber auch Danzig, andererseits auch die Hol-

[1]) Hans. UB. VI n. 685, 711, 713, 741, 744, 749, 751, 752, HR. 1. VIII n. 549—552.

[2]) Hans. UB. VI n. 766, 788, 792, 794.

[3]) Hans. UB. VI n. 796, 798, 800—803, 806, vgl. n. 805.

[4]) HR. 1. VIII n. 712 § 24, Hans. UB. VI n. 847. Die Kosten derselben 1430 waren ca. 3910 M. hamb., Koppmann, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 53; vgl. Hans. UB. VI n. 883.

[5]) HR. 1. VIII n. 804, HR. 2. I n. 73—75, 94.

länder hatten in den folgenden Jahren Verluste zu beklagen.[1]) Die Lede Flanderns waren nicht imstande, dem hansischen Seeverkehr trotz der vielfachen Mahnungen des Kontors zu Brügge die nötige, auch durch die Privilegien der Hanse zugestandene Verkehrssicherheit zu schaffen und scheuten ein energisches Auftreten gegen die Holländer. Aber auch die erneuten Versuche des Kontors, die wendischen Städte zum Erlaß eines Handelsverbots gegen Holland zu bewegen, um dadurch eine Stärkung der dem Frieden geneigten Partei in Holland herbeizuführen, waren fruchtlos.[2]) Jedoch mußten den Städten die Erfolge Hamburgs in Ostfriesland im Jahre 1433, die Eroberung Emdens und der Sibetsburg, die Erbauung der Festen Leerort und Stickhusen,[3]) auch im Hinblick auf ihr feindliches Verhältnis zu Holland willkommen sein, denn sie schienen dadurch einen vorzüglichen Stützpunkt für maritime Unternehmungen gewonnen zu haben.

Zur Ausnutzung dieses Vorteils aber waren die Städte nicht geneigt. Eine planmäßige und nachdrückliche Bekämpfung der Holländer nahmen sie auch jetzt nicht auf. Ihr keineswegs freundschaftliches Verhältnis zu England und Flandern, ihre Feindschaft zum skandinavischen Norden und die Gereiztheit des deutschen Ordens gegen sie, alles mußte sie davor warnen, die Zahl und die Kräfte ihrer Gegner ohne Not zu vermehren. Aber erst nach verschiedenen Verhandlungen wurde infolge der energischen Einwirkung der Lede und des Statthalters auf die Holländer am 10. Mai 1435 in Brügge ein Stillstand zwischen beiden Teilen bis zum 1. März 1436 abgeschlossen, zu dem den Holsteinern der Beitritt freigestellt wurde. Beide Teile sagten sich gegenseitig Verkehrsfreiheit zu und verfügten die Aufhebung aller Arreste.[4])

Die kurze Frist dieses Stillstands entsprach dem Wunsche der kriegerisch gesinnten Elemente beider Teile. Die wendischen Städte behielten freie Hand, die Abrechnung mit Holland mit einer der großen politischen Fragen, die nun brennend wurden, zu verknüpfen. Denn wenn auch der Friede mit König Erich von

[1]) Vgl. HR. 2. VII S. 670 Anm. 2, II n. 292, 488 § 31, Hans. UB. VIII n. 1255 III; Hans. UB. VI n. 968, 1060, 1072, 1078.

[2]) HR. 2. I n. 73, 74, 94, 325, 328.

[3]) Vgl. darüber in diesem Buch, II. 1. Kap.

[4]) HR. 2. I n. 392 passim, 399, vgl. n. 400, 401, 404—406, 415 § 7, 8, 422, 435, 438, 478.

Pommern, den sie zu Wordingborg am 17. Juli 1435 abschlossen, ihren langen Kampf mit den nordischen Völkern beendete, so hatte dieser Krieg doch die folgenschwere innernordische Frage nach dem Fortbestande der Union der drei Reiche und Völker entrollt. Den Städten winkte die Aussicht, durch geschickte Benutzung derselben nicht nur ihre Machtstellung im Norden wieder zu verstärken, sondern im geeigneten Moment aufs neue die Frage des Sundverkehrs der westlichen Nichthansen praktisch zu bearbeiten. Andererseits waren tief einschneidend und beanspruchten ihre Aufmerksamkeit auch die politischen Veränderungen, die im Westen, lange vorbereitet, durch den Übertritt Burgunds von der englischen auf die französische Seite erfolgten.

Auf Bitte der wendischen Städte verlängerte der Herzog von Burgund den Stillstand im Frühjahr 1436 um ein weiteres Jahr und lehnte die Forderung der holländischen Kriegspartei ab, die als Preis ihrer Kriegshilfe gegen England von ihm die Erlaubnis zum Kaperkrieg gegen die Hansen begehrte[1]) und nun sehnsüchtig auf den Ablauf des Stillstands wartete, um dann über die Hansen herzufallen. Jedoch suchte sich Amsterdam für alle Fälle den freien Verkehr mit Preußen zu bewahren. Anfang 1437 wandte es sich deshalb an den Hochmeister und erhielt von ihm unter Bedingung der Gegenseitigkeit freies Geleit für die Seinen zugesichert für den Fall, daß der wendisch-holländische Stillstand nicht wieder erneuert werde. Zugleich erklärte der Hochmeister nachdrücklich gegenüber Amsterdam, daß weder er noch seine Städte mit dem Zwist zwischen den wendischen Städten und Holland etwas zu schaffen hätten. Das war aber keineswegs die Meinung des Danziger Rats, der unter dem Einflusse bedeutender Kaufleute und Politiker, vor allem des Bürgermeisters Heinrich Vorrath, den engen Zusammenhang mit den hansisch-wendischen Bestrebungen nicht aufgeben wollte.[2]) Da mittlerweile die Weiterentwicklung der skandinavischen Frage[3]) Lübeck abermals die Verlängerung des Stillstandes erwünscht machte, wurde diese auf seine Weisung durch das hansische Kontor zu Brügge, wenngleich unter großen Schwierigkeiten, bis Weihnachten 1437 bewirkt.[4]) Verhandlungen, die zu

[1]) HR. 2. I S. 442, n. 525ff., 534, 536, 564, 571, 573.

[2]) HR. 2. II n. 93—95, vgl. auch n. 489 § 4, 525 § 1.

[3]) Vgl. darüber in diesem Buch, I, 3. Kap.

[4]) HR. 2. II n. 33, 36, 37, 108—110, 115, vgl. n. 141.

Deventer Ende Juli 1437 zwischen Gesandten des Herzogs und der holländischen Städte einerseits, des Brügger Kontors, Hamburgs und Lübecks andererseits geführt wurden, von denen Lübeck nach wie vor, aber in schroffem Gegensatz zu den Erklärungen des Hochmeisters „van wegen unser gemenen stede van der Dudeschen henze“ zu verhandeln betonte, endeten trotz des vermittelnden Eingreifens der süderseeischen Städteboten ganz ergebnislos.[1]) In einem Bericht an den Hochmeister warf der Herzog die ganze Schuld am Scheitern der Verhandlungen auf die wendischen Städte. In seiner Entgegnung verwahrte sich wie früher der Hochmeister gegen politische Gemeinschaft mit diesen, „wend wir nichts obirall mit der stede kriege haben czu thuen noch czu schicken,“ und erteilte für die Untertanen des Herzogs gern das weitererbetene Geleit in Preußen. Auch Köln andererseits gab wiederholt Holland gegenüber Erklärungen ab, daß es mit der Sache der wendischen Städte nichts zu schaffen habe.[2])

Die Proteste des hansischen Ostens und Westens, des Hochmeisters und Kölns, können nicht verwundern, faßt man ihre besonderen Verkehrsinteressen ins Auge. Die Behauptung Lübecks, das gesamthansische Interesse zu vertreten, war aber darum nicht minder richtig. Den Widerstand gegen den scharfen Wettbewerb der Holländer hatten die Hansestädte auch nach dem Abschluß des Stillstands zu Brügge und des Friedens zu Wordingborg 1435 mit den unter friedlichen Verhältnissen bei ihnen gebräuchlichen Waffen der Statuten, der Handels- und Verkehrsgesetzgebung fortgeführt. Schon durch den Hansetag zu Lübeck 1434 waren die Statuten von 1418 teils erneuert, teils verschärft und vermehrt worden. Mit diesen Mitteln des Verkehrszwangs suchten die Hansestädte die Errungenschaften der letzten Kriegszeit während des Friedens festzuhalten. Mehr als bisher aber beschränkten diese Statuten gerade den Verkehr der Holländer nach den östlichen Hansestädten. Ihre konsequente Durchführung konnte den nichthansischen Verkehr in den hansischen Gebieten in engen Grenzen halten. Bald begannen die Holländer die Wirkungen dieser Politik durch das Verhalten einzelner Hansestädte zu spüren und erhoben

[1]) HR. 2. II n. 142—144, vgl. n. 145, 149, Velius, Chronik van Hoorn S. 37f. irrtümlich bezgl. der hansischen Teilnehmer.

[2]) HR. 2. II n. 145, 146, 202.

lebhaften Widerspruch dagegen. Die Städte waren taub gegen ihre Beschwerden, namentlich gegen ihre Hauptforderung, daß in Livland, Preußen und den anderen von ihnen besuchten Hansestädten alle Ordonnanzen, die seit 1418 ihren Verkehr dort beschränkten, besonders das Verbot des direkten Handels der Gäste untereinander aufgehoben würden.

Die Tatsache solcher Beschränkungen mußte den Holländern um so mehr zum Bewußtsein kommen, als sie nach dem Abschluß des wendisch-nordischen Friedens sogleich wieder energisch tätig waren, ihren durch den Krieg der wendischen Städte mit dem Norden acht Jahre lang gehemmt gewesenen Verkehr nach der Ostsee zu fördern. Zum ersten Male verlautet nun von Bergenfahrern in Amsterdam; die Holländer drangen also in ein seit Jahrzehnten immer vollständiger in wendisch-lübischen Besitz übergegangenes Handelsgebiet ein. Im Jahre 1436 ließ sich Amsterdam die von ihm Seite an Seite mit den Hansestädten 1370 errungenen Freiheiten in Dänemark und Schonen von König Erich bestätigen. In Pommern erwarben die holländischen Kaufleute im selben Jahre einen besonderen Geleitsbrief. Mit größtem Eifer aber nahmen sie ihren Verkehr nach Preußen und Livland wieder auf. Schnell war die alte Fühlung zwischen dem Handel der östlichen Hansen und der Holländer und Kampener wiederhergestellt, ganz besonders im Betriebe des Baiensalzgeschäfts. Es beunruhigte die Hanse, daß Holländer in kleineren Hansestädten, so in der Jungstadt Danzig, das Bürgerrecht zu erlangen wußten und auf Grund desselben die der Hanse gewährten Abgabenvorzüge im Verkehr mit England in Anspruch nahmen.[1]) Als aber die holländischen Kaufleute durch Preußen, wo sie ohnehin den Vorzug genossen, im Lande von Ort zu Ort zu verkehren, nach Polen vorzudringen begannen, riefen sie den Widerstand der preußischen Städte hervor. Jedoch auch diesmal fanden sie beim Hochmeister Schutz und Unterstützung. Er versagte dem Beschluß der preußischen Städte vom 12. Mai 1438, der ihren Verkehr über die Grenzen nach Polen verbot und denselben innerhalb des Ordenslandes auf die Hauptstädte beschränkte, seine Zustimmung.[2]) Unleugbar wurde andererseits durch den Abbruch des hansischen Verkehrs mit dem bur-

---

[1]) HR. 2. II n. 74.

[2]) HR. 2. II n. 96 § 5, 98 § 3, 214 § 20, 223 § 2.

gundischen Reiche, der nach 1436 nötig geworden war,[1]) die schnelle Wiederausbreitung des holländischen Handels gefördert. Freilich erschienen der hansischen Kaufmannschaft die Fortschritte der Holländer wohl bedeutender, als sie in Wirklichkeit waren: „Ok so is de hanteringhe bynnen korten jaren sere tonichte gaen, umme dat de Hollandere alumme de handelinge hebben unde de lande myt gude vorvullen“.[2])

Angesichts des raschen Wiederaufschwungs des holländischen Handels und des erfolglosen Ausfalls der Verhandlungen zu Deventer wiesen die wendischen Städte am 6. November 1437 die Kontore im Westen an, bis zum 24. Dezember, d. h. dem Ablaufstermin des Stillstands, Holland und Seeland zu räumen, keinerlei Güter zum Frühjahr in holländische Schiffe und nach den burgundischen Landen zu verfrachten, und verlangten von den östlichen Städtegruppen Anschluß an diese Verfügungen. Danzig war unschlüssig, der Hochmeister bot vergeblich mit der Begründung, daß der Kaufmann aller Lande unter einem wendisch-holländischen Kriege leiden werde, beiden Teilen nochmals seine Vermittlung an.[3]) Das Eingreifen Antwerpens bewirkte nur eine Verlängerung des Stillstands bis zum 1. April 1438. Da aber die unter seiner Vermittlung im März geführten Verhandlungen beider Teile wie alle früheren an der beiderseitigen Unnachgiebigkeit scheiterten,[4]) begannen sofort nach dem Schluß dieser Tagfahrt allgemein in Holland und Seeland die Kriegsrüstungen.

Noch vor dem 1. April 1438 ging man in Holland und in den wendischen Städten mit Arresten gegen die Güter der Feinde vor. Im April erteilte der Herzog von Burgund seinen Städten in Holland und Seeland Kaperbriefe gegen die Angehörigen der sechs wendischen Städte und des Herzogs von Schleswig, schränkte aber ihre Raubgelüste, die nach Schädigung aller Hansen verlangten, gleichzeitig durch die Verordnung ein, daß nur die wendischen und holsteinischen Güter verteilt werden dürften, wobei er auf das übliche landesherrliche Fünftel an denselben verzichtete. Unschuldig Beraubte sollten entschädigt, jedoch Korn und Bier, weil

[1]) Vgl. im zweiten Buch, II. 1. Kap.

[2]) HR. 2. II n. 182.

[3]) HR. 2. II n. 149, 165, 168, 172—174, 179.

[4]) HR. 2. II n. 177, 181, 184, 185, 199, 203, 205, vgl. anders ter Gouw, Geschied. van Amsterdam III S. 33.

diese beiden Artikel in Holland sehr nötig waren, in jedem Fall von der Wiederauslieferung ausgenommen sein. Diesen Standpunkt hielt er auch gegenüber dem Rat von Holland energisch aufrecht, der den Verkehr mit den Hansen der Ostsee überhaupt mit der Begründung verbot, daß sonst, wenn die Preußen, Livländer und andere Hansen ungestört zwischen dem Westen und Osten den Verkehr unterhalten dürften, die wendischen Kaufleute selbst unter deren Flaggen den Verkehr fortsetzen und somit den Holländern die Möglichkeit nehmen würden, durch Kaperei ihren Schaden einzubringen. Während der holländische Verkehr nach der Ostsee ruhen mußte, sollte also auch nach dem Wunsch der Holländer der ganze hansische nach dem Westen aufhören.[1])

Parallel den burgundisch-holländischen Manifesten erließen die wendischen Städte ihre Warnungsschreiben an die Hansestädte. Scharf hoben sie darin hervor, daß die Holländer „aller stede van der dutschen henze entzechte vyende syn". Sie warnten vor der Fortsetzung des Verkehrs mit Holland, insbesondere vor der Zufuhr von Korn, Bier und Lebensmitteln dorthin, sowie vor dem Bezuge holländischer Tuche und anderer Waren dorther. Sie erklärten, im Interesse der deutschen Hanse die holländischen Übergriffe bekämpfen, deshalb Kaperei in großem Stil gestatten zu müssen, „der wy denne nicht besturen en konnen", d. h. sie lehnten Haftung für vorfallende Beschädigung neutraler Seefahrender ab.[2])

Sofort nach Bekanntwerden des Kriegsausbruchs und der ersten den Seinen durch Holländer zugefügten Schäden nahm Köln abermals Anlaß, zu betonen, daß es mit der Sache der wendischen Städte gar nichts zu schaffen habe und den Verkehrsfrieden zwischen sich und Holland als fortbestehend betrachte. Ähnlich machten es die süderseeischen Städte Deventer, Kampen, Harderwijk usw. Sie schlossen am 28. Mai 1438 zu Harderwijk mit Holland einen Vertrag, der gegenseitige Verkehrsfreiheit festsetzte, den Holländern den Bezug westdeutschen Getreides über die süderseeischen Städte erlaubte, den Süderseern die Fortsetzung der Seefahrt im Westen, freilich unter holländischer Kontrolle gestattete, die Einstellung der Schiffahrt nach Osten aber auferlegte.[3]) Der zur See verkehrende

[1]) HR. 2. II n. 201, 203—205, 207 u. Anm. 1, 208, Velius, Chronik van Hoorn, S. 37.

[2]) HR. 2. II n. 198—200, 227—229, vgl. n. 185, 232 § 1.

[3]) HR. 2. II n. 202, 212; 230—232.

hansische Westen machte also seinen Frieden mit Holland und sonderte seine Sache von derjenigen der wendischen Städte. Auch der hansische Osten hätte dies gern getan, nur war seine Lage eine viel schwierigere.

Zwar ließen es der Hochmeister und auch seine Städte an nichts fehlen, die Holländer ihrer Sympathie und fortdauernder Verkehrsfreiheit zu versichern, andererseits mit umständlichem Eifer gegen den Verdacht eines Einverständnisses mit den wendischen Städten zu protestieren.[1]) Aber die Holländer glaubten nicht an diese so oft versicherte Neutralität. Denn der wendischen Politik war es im Laufe der Verhandlungen der letzten Jahre gelungen, in den Holländern die Überzeugung zu erwecken, daß Preußen in geheimem Einverständnis mit ihr stehe. Das war nicht schwer gewesen. Denn einerseits wurde dieselbe Anschauung von der öffentlichen Meinung in den Hansestädten selbst seit jener wendisch-hansischen Gesandtschaft an den Hochmeister im Jahre 1434 geteilt. Andererseits hatte, wie es scheint, Heinrich Vorrath, der bedeutendste damalige preußische Städtepolitiker, während seiner längern Anwesenheit in Flandern in den letzten Jahren Äußerungen gegen die Holländer fallen lassen, die zwar wohl vereinbar mit seinen durchaus hansisch gefärbten politischen Grundsätzen waren, aber in den Holländern Mißtrauen gegen die politischen Absichten und Ziele Danzigs erregen mußten; Äußerungen wie: alle Angelegenheiten der sechs wendischen Städte gingen Preußen und besonders Danzig nicht weniger als jene selbst an, oder: wenn Preußen es darauf anlegen wolle, müsse Holland verhungern, und andere.[2]) Darauf wollte es Preußen jedoch keineswegs anlegen, trotz der Forderungen der wendischen Städte und des Kontors. Als daher der Hochmeister im Mai die Ausfuhr von Weizen und Mehl und im Juni auf Bitte der Stände auch die Ausfuhr von Roggen und anderm Getreide freigab,[3]) erregte dies die höchste Entrüstung der kriegführenden Städte. Von Lübeck aus erließen sie am 9. Juni ein kategorisches Schreiben an den Hochmeister Paul von Rußdorf, den sie noch kurz zuvor in einem andern Brief

---

[1]) HR. 2. II n. 234, 235, vgl. n. 217—219.

[2]) HR. 2. II n. 378, 489 § 4, 525 § 1, vgl. I S. 188 Anm. 1, S. 226 u. Anm. 1.

[3]) HR. 2. II n. 198—200, 228; n. 214 § 5, 6, Töppen, Akten II n. 39, vgl. HR. 2. II S. 191 Anm. 1; n. 233, vgl. Töppen, Akten II n. 41. 1.

als Mitbeschirmer der deutschen Hanse angeredet hatten, und an seine Städte: mit drohendem Hinweis auf ihre in See liegende Flotte warnten sie jedermann vor der Fahrt mit Getreide durch den Sund, wer sie dennoch wage, werde als Feind behandelt werden.[1]) Erschreckt suchte der Hochmeister zu beschwichtigen und zu erklären, er beteuerte den Städten, daß die in Danzig segelfertig daliegende Flotte von 21 Schiffen nur preußisches und livländisches Eigentum an Bord habe, nur nach England und Schottland segeln und den Holländern in keiner Weise Vorschub leisten werde, daß durch die Einstellung der Sundfahrt Preußen sich dem Verderben aussetze. Zugleich aber belegte er Güter von Angehörigen der kriegführenden Städte mit Arrest, um für den Fall einer feindseligen Behandlung seiner Flotte an ihnen sich schadlos halten zu können.[2])

Jedoch das Werben um die Gunst der Holländer nützte dem Hochmeister und seinen Städten nichts. Schon am 22. März hatte der Herr von Veere den preußischen und livländischen Baienfahrern die Erlaubnis zur Fahrt nur unter der Bedingung erteilt, daß sie nach ihrer Rückkehr aus der Baie und vor der Weiterfahrt nach dem Osten vom Hochmeister erst Beweise für seine Neutralität und gegen die in Holland geargwöhnte Verbindung mit den wendischen Städten erbrächten. Aber die beteuernden Schreiben, die der Hochmeister und Danzig daraufhin schleunigst an jenen und an die Städte Hollands richteten, vermochten das Unglück nicht mehr abzuwenden. Denn am 29. Mai 1438 erschien die holländische Flotte in Stärke von 104 Fahrzeugen, von denen 45 mit Vorkastellen versehen waren, auf der Trade, d. h. dem Fahrwasser vor Brest, wo die heimkehrende hansische Baienflotte vor Anker gegangen war, und begann Unterhandlungen zur Ermittlung des wendischen Anteils an derselben. Inzwischen gelang es jedoch elf wendischen Schiffen zu entkommen; die übrigbleibenden 23 preußischen und livländischen wurden am 31. Mai von den Holländern weggenommen und als Beute in die Wielinge, die Mündung der Westerschelde, geführt.[3])

---

[1]) HR. 2. II n. 237, vgl. die Anrede zu n. 199.

[2]) HR. 2. II n. 238 u. Anm. 1, n. 242, 243.

[3]) HR. 2. II n. 240, 262, 264, 265, 266 § 2, 463 § 8, ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III Beilage S. 428, vgl. S. 54, Bernd Stegmanns Hanseatische Chronik i. SS. rer. Pruss. V S. 496, lübische Chronik bei Grautoff II S. 77 ff. zu

Ungeheures Aufsehen erregte dieser schwere Friedensbruch im Osten. Die kriegführenden Städte aber suchten sich denselben und die darüber ausbrechende Erbitterung zu nutze zu machen. Sie boten dem Hochmeister ein Bündnis gegen Holland an und forderten die Aufhebung des über die Ihrigen verhängten Arrestes. Aber der Hochmeister begehrte lediglich Freigebung der Sundfahrt für seine Untertanen. Er blieb dabei, daß er mit dem Kriege der wendischen Städte nichts zu schaffen habe. Mit Klagen über die erlittene Gewalt wandten er und Danzig sich an Herzog Philipp, an den Rat von Holland und an die holländischen Städte. Erst Ende August verstand er sich auf das Drängen seiner Städte dazu, den Holländern das Geleit in Preußen zu entziehen, und im September begehrte er von seinen Städten bis zum 25. November Vorschläge, wie man im kommenden Jahre die Holländer behandeln und zum Schadenersatz nötigen solle. Die schwächliche Haltung des Hochmeisters machte die Holländer noch übermütiger und herausfordernder.[1])

Der Kampf zwischen den wendischen Hansestädten und Holland, der 1438 ausbrach, drehte sich um die entgegenstehenden Forderungen des mare clausum und mare liberum. Wie es natürlich war, daß jene die Wettbewerber, von denen Gefahr drohte, bekämpften und niederzuhalten suchten, so war es nicht minder natürlich, daß die Holländer sich nicht fügten, sondern ihr Handelsgebiet und ihre Handelstätigkeit zu erweitern trachteten. Und dieser Einsicht in die Notwendigkeit der Abwehr des Verkehrszwanges der wendischen Städte durch die Holländer verschloß sich auch die burgundische Regierung nicht, „overmits dat die geheelic gefondeert zijn op coopmanscippe, die man hemluyden onttrecken ende beletten woude“.[2]) Beide Teile kämpften für das, was sie als ihr gutes Recht in Anspruch nahmen. Beide schoben

---

1437, wonach Krantz, Saxonia 1582, II. Buch, 29. Kp., der aber die geographischen Angaben gänzlich verwirrt. In Betreff der Örtlichkeiten vgl. K. Koppmann, Seebuch, Einleitung S. XXXII. Dies Ereignis liegt auch gewiß dem Bericht von Velius, Chronik van Hoorn, S. 37, zugrunde. Zur Schädigung von Dortmundern in dieser Flotte um Wein vgl. Hans. UB. VIII n. 852, von Stralsundern IX n. 136.

[1]) HR. 2. II n. 242, 243, 261, 263—265, 266 § 2, 267 § 2, 275, 276.

[2]) Angeführt bei Blok, eene holl. stad onder de boerg.-oostenr. heersch. S. 306.

sich gegenseitig die Schuld am Scheitern eines friedlichen Ausgleichs zu, die Hansen bezeichneten die Holländer als unredlich und hochmütig, die Holländer warfen den Hansen Übermut und Hohn vor.[1]) Der Eindruck dieses Krieges auf die Holländer, die mitlebenden wie die nachlebenden, war erklärlicherweise groß. Denn zum ersten Mal in seiner Seegeschichte maßen sie sich mit einem großen Gegner, mit einer Handels- und Seemacht, die im Westen, Norden und Osten Zwang übte und Gehorsam fand. Allein schon dies, dann auch der Umstand, daß sie den Krieg nicht unglücklich bestanden, hob das nationale Bewußtsein und ließ die Nachkommen bald in diesen Ereignissen — mit Unrecht — die Begründung der holländischen See- und Handelsmacht erblicken. Das nationale Selbstgefühl sonnte sich in dem Bewußtsein, mannhaft einen mächtigen Feind bestanden zu haben, und die geschäftige Sage war schnell bei der Hand ihm weiter zu schmeicheln. Dem ersten hansischen Diplomaten jener Zeit, dem Lübecker Bürgermeister Heinrich Rapesulver, der den Ausgang dieses Krieges nicht mehr erleben sollte, legte die spätere holländische Überlieferung Worte der Warnung an seine Landsleute vor leichtsinnigem Beginn eines Krieges mit den Holländern in den Mund: „de leew slaept nu, siet dat ghy hem niet en weckt, want weckt ghy hem, ghy sult veel te doen hebben, eer ghy hem weder stilt". Und anspielend auf diese Worte sollten nach Ausbruch des Kriegs die Holländer gesagt haben: „den leuw is buyten banden".[2]) Einem andern bedeutenden

[1]) HR. 2. II n. 185, 199, 227; 203, 205, 490 § 8, vgl. auch n. 378, 489 § 4. Die holländischen Schriftsteller machen von Anfang an die wendischen Städte verantwortlich, so Reygersberg, Chron. v. Zeeland II S. 209, Velius, Chron. v. Hoorn, S. 36, bis herab auf ter Gouw, Geschied. van Amsterdam II S. 97, III S. 26, 29, 33 u. Blok, Geschied. van het nederl. Volk II S. 491 f., beide mit manchen unrichtigen Behauptungen über das Verhältnis beider Gegner. Auch die Angaben bei Mertens en Torfs, Geschied. van Antwerpen, III S. 198 sind verwirrend. Deutscherseits hat der Krieg begreiflicherweise nicht das Interesse gefunden wie holländischerseits, vgl. die Ansichten v. von der Ropp i. HR. 2. I Einl. S. XI f. u. Stein, Beiträge usw. S. 93. In der hansischen Chronistik hat der Krieg belangreiche Spuren fast gar nicht hinterlassen, selbst die Hamburger Chroniken schweigen über ihn u. die Stralsunder, hg. v. Mohnike u. Zober, I S. 182, wissen zu 1439 auch nur zu melden, daß die Hamburger und Holländer Feinde waren, nur die lübische Chronik berichtet mehr über ihn.

[2]) Der Löwe bedeutet die holländische Kriegsfahne. Velius, Chron. v. Hoorn, S. 37 f., Chron. v. Enkhuyzen bei de Jonge, het nederl. Zeewezen I S. 28

hansischen Politiker, dem Danziger Bürgermeister Heinrich Vorrath, warfen schon die holländischen Zeitgenossen aufreizende Herausforderung und verächtlichen Spott vor. Ihre Schiffe hätten ja keine Ruder, soll er im Verlaufe einer der Verhandlungen geäußert, der Herr von Veere ihm aber darauf entgegnet haben, sie würden deren genug bekommen, daß man über 100 Jahre davon sprechen und wissen werde. Nur meinten die Hansen, das hätten Holländer in Umlauf gebracht, die an jenen Verhandlungen überhaupt nicht teilgenommen hätten.[1])

Dem wendischen Feinde gegenüber hielten die Ritterschaft und Städte von Holland ihre Seestreitmacht für schwach. Sie beschlossen daher am 16. Mai 1438, daß bis zum 1. Juni alle großen Schiffe des Landes kriegsmäßig gerüstet und segelfertig sein und bis zum selben Zeitpunkt mit größter Beschleunigung 79 Bartzen, ihrer Gestellung nach auf die Ortschaften des Landes nach Verhältnis verteilt, auf Stapel gesetzt und kriegsmäßig ausgerüstet werden sollten. An Kriegsschiffen, will man nur die mit Vorkastellen versehenen als solche bezeichnen, besaß die holländische Flotte im Mai 1438 45; am Schlusse des Kriegs, im Jahre 1441, hatten Amsterdam 20 und die seeländischen Städte zusammen 25 Kriegsschiffe in See.[2]) Seeschlachten brachte der Krieg nicht mit sich, auch große Flottenbewegungen waren selten. Denn die wendischen Städte begnügten sich, den Verkehr mit dem Westen einzustellen, die Ostsee den Holländern zu versperren, den direkten west-östlichen Austausch zu unterbinden. Nach der Wegnahme der Baiensalzflotte durch die Holländer fand schon im Jahre 1438 ein Verkehr zwischen der Baie und dem baltischen Osten nicht mehr statt.[3]) Die wendischen Städte beschränkten sich

---

u. Anm. 1, Chronik des Reiner Snoys bei v. d. Ropp HR. 2. II S. 345 Anm. 1, ter Gouw a. a. O. III S. 25. Schon für diesen holländisch-wendischen Seekrieg, nicht erst für den holländisch-englischen des 17. Jahrhunderts muß ähnlich wie das Badequastmotiv im wendisch-nordischen Kriege von 1426 ff. das bekannte Besenmotiv herhalten. Die Holländer sollen Besen an den Marsen ausgesteckt haben zum Zeichen, daß sie die See von den Feinden gesäubert, vgl. die beiden oben zuerst angeführten Chroniken.

[1]) HR. 2. II n. 378, 489 § 4, 525 § 1.

[2]) HR. 2. II n. 209, 240, 466, vgl. van Limbourg-Brouwer, Boerg. Charters S. 51, 56, ter Gouw a. a. O. III S. 26.

[3]) Am 30. April waren drei Salzschiffe aus der Baie in Reval eingelaufen, Livl. UB. IX n. 473.

darauf, den Erfolg ihrer Sperrmaßregeln gegenüber Holland abzuwarten.

Die allgemeine Lage unterstützte ihre Absichten. Die Mißernte, Hungersnot und Teuerung, die seit 1437 große Teile Europas heimsuchten, bewirkten, daß Holland, Seeland, überhaupt die Niederlande 1438 furchtbare Not litten.[1]) Diese wurde noch wesentlich verschlimmert dadurch, daß die Hanse den Verkehr mit Burgund wegen ihres Zerwürfnisses mit Flandern bereits eingestellt hatte und der Ausbruch des wendisch-holländischen Krieges vollends die Zufuhr östlichen Korns unmöglich machte.[2]) Schon 1437 hatte die holländische Regierung zu Mitteln gegriffen, die Not zu mildern; in den beiden folgenden Jahren erließ sie wiederholt Verfügungen, um die Kornzufuhr zu befördern, der Ausfuhr von Korn aber zu wehren.[3]) Auch der holländisch-süderseeische Vertrag vom 28. Mai 1438 bezweckte holländischerseits in erster Linie, sich die Kornzufuhr wenigstens aus dem westlichen Binnendeutschland offen zu halten. Auch versuchte der Herzog von Burgund, die Dänen und Ditmarscher zur Einfuhr von Lebensmitteln, vor allem Getreide, in Holland anzuregen. Diese waren soeben in Feindschaft mit den wendischen Städten geraten, weil die Hamburger auf Ditmarscher Gebiet Holländer verfolgt und aufgegriffen hatten. Dagegen gaben die inneren Wirren Dänemarks, wo eben ein Bauernaufstand ausbrach, wenig Hoffnung auf Zufuhr von dieser Seite her.[4]) Überdies hielt der Seeraub der Holländer auch die Kornschiffe der neutralen Hansen von Holland fern und ließ sie ihren Kurs z. B. nach London nehmen, obgleich dort kein so hoher Preis für das Getreide zu erzielen war.[5]) Die Versuche der burgundischen und holländischen Regierung, die Teuerung und Hungersnot zu lindern, halfen im ganzen nur sehr wenig. Schwer lastete der Nahrungsmangel im Dezember 1438 auf der Bevölke-

---

[1]) Velius, Chron. v. Hoorn, S. 35, het goudtsche Kronycxken S. 129, Korner, hg. von Schwalm, S. 564 § 1617, Lüb. Chron., hg. von Grautoff, II S. 77 und die Nachweise bei v. d. Ropp HR. 2. II S. 199 Anm. u. S. 345 Anm. 1.

[2]) Auf die Unbesonnenheit der Holländer, gerade jetzt den Krieg zu beginnen, weist auch Krantz, Saxonia, 11. Buch, 29. Kp., Bl. 255, hin.

[3]) ter Gouw, Gesch. v. Amsterdam, III S. 36.

[4]) HR. 2. II n. 252, vgl. n. 229.

[5]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 84 § 70.

rung Amsterdams, und noch während des ganzen Jahres 1439 quälte er Holland und Seeland.[1]) Flandern aber fügte sich dem furchtbaren Bundesgenossen der Hanse und schloß mit dieser noch am 20. September 1438 Frieden.

Schwerlich wäre die Kampflust der Holländer so herausfordernd, ihre Energie so zäh gewesen ohne die Übertragung der burgundischen Herrschaft auf Holland, die bis 1433 erfolgt war. Allerdings raubte die Einordnung in das burgundische Reich Holland die alte wirtschaftliche und politische Selbstbestimmung, aber dafür gab sie ihm das sichernde und belebende Gefühl der Zugehörigkeit zu einem machtvollen und blühenden Staatswesen. Die neue Herrschaft erdrückte schnell die wilden Parteikämpfe der Hoekschen und Kabeljauwschen, indem sie erstere vernichtete und letztere dadurch allmächtig im Lande wurden. Sie wandte dem Städtewesen und den Handelsinteressen des Landes große Aufmerksamkeit zu und begünstigte und sicherte daher die herrschende Stellung der kaufmännischen Kreise in den holländischen Stadtverfassungen. Sie erleichterte es dadurch den holländischen Städten, alle Kräfte nachdrücklich und unverkümmert in den Dienst ihrer kommerziellen Interessen zu stellen. Und das Verhalten der Holländer gegen die Hanse ist der beste Beweis ihres durch den Anschluß an das burgundische Reich bedeutend gesteigerten Machtbewußtseins.

Im übrigen waren auch in politischer Beziehung die Umstände beim Beginn des Krieges durchweg den wendischen Städten günstig. Denn mit England hatte die Hanse im Frühjahr 1437 einen Vertrag geschlossen, der, wenn er auch in Preußen nicht anerkannt wurde, doch die Beziehungen zwischen beiden Mächten wieder auf eine feste Friedensgrundlage stellte und dem hansischen Handel den englischen Markt offen hielt, während die Hanse den Verkehr mit Burgund einstellte, Burgund und England verfeindet waren und England zur See der überlegene Teil war. Im skandinavischen Norden aber hatte sich die politische Lage bis zu diesem Zeitpunkte derartig gestaltet, daß die wendischen Städte über die nordischen Völker und den Sund einen beherrschenden Einfluß auszuüben vermochten. Hiervon aber hing der Erfolg ihrer Sperrmaßregeln gegen Holland in erster Linie ab.

---

[1]) HR. 2. II n. 285, Velius, Chron. v. Hoorn, S. 38.

3. Der skandinavische Norden, die Hanse und Holland im Kriege 1438—1441.

Schon ehe die wendischen Städte sich den Holsten zur Bekämpfung König Erichs anschlossen, war in Schweden und Norwegen Abneigung gegen die Fortsetzung des Krieges um Schleswig zutage getreten. Seit 1427 war sie schnell gewachsen. Denn wenn auch Norwegen mit dem Handelsmonopol des deutschen Kaufmanns keineswegs zufrieden gewesen war, so war doch der gegenwärtige Zustand der Verwüstung seiner Küsten, der Verarmung des Volks und der Stockung des Verkehrs noch viel schlimmer. Schwer lasteten ferner auf den drei nordischen Völkern die Münzentwertung und der Zwangskurs des minderwertigen Geldes, die häufigen Aufgebote zur Kriegsfahrt und die drückenden Kriegssteuern verschiedener Art, die mit rücksichtslosem Zwange durch die Vögte eingetrieben wurden. Schweden und Norwegen mußten für eine Sache kämpfen und leiden, die nicht ihre, sondern eine dänische war, sie waren in Gefahr, zu Untertanenländern Dänemarks herabgedrückt zu werden.[1]) Ein furchtbarer Haß gegen die fremden Vögte, die das Landesrecht mißachteten und hart und gewalttätig herrschten, und gegen den König selbst, der sie und das von ihm beschworene Recht ihrer Väter vor Vergewaltigung nicht schützte, stellte sich ein und rief den Aufstandsgedanken im Norden ins Leben.

Nachdem im Herbst 1433 und wieder im Frühjahr 1434 in der kraftvollen und selbstbewußten Bevölkerung der kupfer- und eisenerzreichen Tallande Schwedens, Dalekarliens, kleinere Unruhen zutage getreten waren, brach dort im Juni 1434 unter der Leitung eines angesehenen Bergwerksbesitzers Engelbrecht Engelbrechtson der große Volksaufstand aus.[2]) Alle Ausländer sollten vom schwe-

[1]) Vgl. von der Ropp, zur deutsch-skandinavischen Gesch. des 15. Jhs., S. 14ff., 47ff., Styffe, Bidrag till Skandinaviens historia, II. S. XCIff., Daae, Bidrag til Norges historie i Aarene 1434—42 i. Norsk hist. Tidsskrift IV S. 72ff., Erslev, Dronning Margrethe, S. 249ff., Erslev, Erik af Pommern S. 279ff.; Erichs bestimmte Erklärung den Schweden gegenüber, an dieser Politik festhalten zu wollen, weil sie diejenige seiner Vorgängerin sei, vgl. HR. 2. I n. 603 § 8.

[2]) Von der Ropp a. a. O. S. 19ff., Erslev, Erik, S. 327ff.

dischen Boden vertrieben, die Union aufgelöst, die Selbständigkeit und Selbstverwaltung Schwedens und die alten leichten Abgaben, wie sie zu Erichs des Heiligen Zeiten gewesen, wiederhergestellt werden.[1]) Schnell ergriff die Bewegung die Bauernschaften der andern Landesteile bis hinab zur Südgrenze und wurde durch ein Bauernheer auch nach Finland hinübergetragen. Die dänischen Vögte flohen zum großen Teil.[2]) Aber wie 1389 gegen die dänischen Truppen, so behauptete sich jetzt gegen das schwedische Bauernheer Stockholm unter seinem besonnenen dänischen Hauptmann Hans Kröpelin als Hauptwaffenplatz und Stützpunkt der dänischen Macht für den voraussichtlichen Kampf gegen die Rebellen. Deshalb ließ Engelbrecht, um eine von Stockholm unabhängige Wasserverbindung des Mälarsees mit der Ostsee herzustellen, 1435 den Schiffahrtskanal bei Södertelge graben.[3]) Mit einer durch Sturm verminderten Heeresmacht landete König Erich im Herbst in Stockholm und schloß am 15. November mit den Schweden einen für ihn günstigen Vertrag, der für ein Jahr alle Feindseligkeiten verbot und die Erledigung der Streitfragen einem schwedisch-dänischen Schiedsgericht vorbehielt, das am 8. September 1435 in Stockholm zusammentreten sollte.[4])

Mit wiederholten Werbungen um Hilfe bestürmten die Aufständischen inzwischen die Norweger, die Hansestädte der Ostsee und den deutschen Orden. Als Preis derselben stellten sie ihren Kaufleuten für den Besuch Schwedens Befreiung von allen ungerechten Zöllen, später sogar Befreiung von sämtlichen Abgaben in Aussicht.[5]) Gewiß war in Lübeck die Freude über die Verlegenheiten, die den Dänen durch den Aufstand der Schweden erwuchsen, groß, und die wendisch-lübische Politik nutzte dieselben aus, um den Frieden von Wordingborg am 17. Juli 1435 vom König zu erlangen. Aber von einer Parteinahme für die Aufständischen war sie weit entfernt. Die wendischen Städte nahmen im Gegenteil

---

[1]) HR. 2. I n. 388.

[2]) Vgl. Livl. UB. VIII n. 829, 867, 872, von der Ropp a. a. O. S. 22f., Erslev, Erik, S. 329f.

[3]) Script. rer. Suecic. I S. 91.

[4]) HR. 2. I n. 448; n. 391, vgl. S. 302 Anm. 3, Rydberg, Sverges Traktater III S. 124ff., v. d. Ropp a. a. O. S. 25f., Erslev, Erik, S. 335.

[5]) HR. 2. I n. 389—391, S. 306 Anm. 1, 2, n. 446—449, VII S. 686, Livl. UB. VIII n. 858, Korner S. 531 § 1598.

nun eine dem Könige wohlwollende Haltung an, scheinen wenigstens unter der Hand ihm die Einstellung ihres Verkehrs nach Schweden für den Fall eines dänisch-schwedischen Krieges verheißen zu haben.[1]) Sie warteten den weiteren Verlauf der Bewegung ab, deren Tragweite und Ausgang sich zur Zeit noch nicht übersehen ließ, und blieben einer Einmischung in dieselbe fern.

Jedoch der König hielt den Vertrag nicht, den er am 14. Oktober 1435 zu Stockholm mit den Schweden schloß. Er kam schnell wieder auf seine alte Politik zurück und stieß dadurch auch die schwedische Reichsratspartei zurück, die unter Leitung des jungen, in Stockholm von ihm nach dem Wunsche der Schweden zum Reichsmarschall ernannten Karl Knutson Bonde stand.[2]) Engelbrecht nahm im Frühjahr 1436 die Bekämpfung Dänemarks wieder auf. Er suchte aufs neue die mit der dänischen Regierung Unzufriedenen in Südnorwegen mit sich fortzureißen und die Geneigtheit der Hansestädte zu gewinnen.[3]) Da wurde er am 27. April ermordet. Die Wut des Volkes, das dadurch seines Hauptes beraubt war, richtete sich gegen Karl Knutson, weil er verdächtig war, um den beabsichtigten Mord gewußt zu haben. Der König aber war nicht imstande, diese augenblickliche Verwirrung Schwedens auszunutzen. Denn nun begann auch in Südnorwegen unter Leitung des Amund Sigurdson der von Engelbrecht angeregte Aufstand gegen das dänische Regiment, und in Dänemark selbst traten wachsende Anzeichen des Mißvergnügens über die Regierung Erichs zutage.[4]) In dieser kritischen Lage, in seinen drei Reichen von Abfallsgelüsten bedroht, überwand sich der König und rief im Mai 1436 Lübeck, Hamburg, Lüneburg und Wismar um Hilfe an. Er stellte ihnen seine ganz besondere Erkenntlichkeit in Aussicht, wenn sie die Vermittlung zwischen ihm und seinen Untertanen auf sich nähmen.[5])

Die Städte taten es. Sie bewogen den schwedischen Reichsrat, in eine Tagfahrt mit dem Könige zu Kalmar am 15. Juli 1436 zu willigen und die vier Städte zusammen mit dem Reichsrate von

---

[1]) Tratzigers Chronika S. 177.

[2]) HR. 2. I n. 448, 456, 458, Livl. UB. VIII n. 988, 1007, Rydberg, Traktater, III S. 147ff., 152ff., v. d. Ropp a. a. O. S. 30ff.

[3]) HR. 2. I. n. 591.

[4]) Von der Ropp a. a. O. S. 38f., Daae a. a. O. S. 76, HR. 2. I n. 607 § 8.

[5]) HR. 2. I S. 524, v. d. Ropp a. a. O. S. 39 u. Anm. 2.

Dänemark und Norwegen als Vermittler anzuerkennen.[1]) Die wendischen Städte und die Aristokratie des Nordens erschienen als die ausschlaggebenden Faktoren in den Streitigkeiten zwischen dem König und den Schweden. Jedoch vor Beginn der Verhandlungen zu Kalmar reichten die Boten der Städte unter Führung von Heinrich Rapesulver in Kopenhagen dem König zur vorherigen Bewilligung die besonderen Wünsche dieser ein.[2]) Sie verlangten in Kopenhagen und Kalmar als Vorbedingung ihrer Vermittlung, daß der König unbedingt auf die Erhebung des Sundzolls von Mitgliedern der Hanse, worüber sich schon im Frühjahr Danzig bei den wendischen Städten beschwert hatte, und auf die Beschirmung Rostocks verzichte. Der König berief sich darauf, daß der Hochmeister ihm 1423 die Zollerhebung von seinen Untertanen gestattet habe, er erklärte uneingeschränkt für zollfrei nur die Schiffe und Güter von Bürgern der vier Städte und Stralsunds, sowie später auch Greifswalds, weil es während des Krieges treu zu ihm gehalten habe. Jedoch er mußte nachgeben und feierlich allen Hansen den unbeschränkten Genuß der Privilegien im Norden und die Freiheit vom Sundzoll versprechen, doch sollte, um Irrungen zu vermeiden, jedes hansische Schiff das Wappen seiner Heimatstadt bei der Durchfahrt durch den Sund vor der Zollstation Örekrok am Mast aufziehen und auf seinem Vorkastell ausstecken. Außerdem versprach er Rostock fallen zu lassen.[3]) Dann erst nahmen sich die Städteboten zusammen mit dem dänischen Reichsrat der Vermittlung seines Streits mit den Schweden an, aber in anderer Weise als der König gehofft hatte. Denn Rapesulver verlangte eindringlich von ihm im Interesse von Ruhe und Ordnung im Norden die Anerkennung der schwedischen Forderungen. Und der König mußte trotz alles Sträubens auch hierin nachgeben, den Schweden verzeihen, den Stockholmer Vertrag vom vergangenen Herbst im wesentlichen anerkennen. Die Garantie für die Beobachtung desselben übernahmen beiden Parteien gegenüber die Vermittler. Schließlich aber ermahnte der dänische Reichsrat, nachdem er und der schwedische

---

[1]) Rydberg, Traktater, III n. 474, HR. 2. I n. 592, 593.

[2]) HR. 2. I n. 601, 602, S. 534 Anm. 1, 2, n. 603 § 3, Korner S. 562 § 1612.

[3]) HR. 2. I n. 533 § 6, 550, 552, 603 § 1, 2, 609—611, II n. 10, vgl. n. 120, 121, 124, Christensen, Unionskongerne og Hansestäderne S. 29 u. Anm. 1.

den Städteboten die Beobachtung der Privilegien zugesagt hatten, seinen König, dafür ebenfalls mit Ernst Sorge zu tragen.[1])

Und nun begannen die nordischen Aristokratien sich immer mehr als die eigentlichen Träger der Macht zu fühlen. Und wenn auch die aufständische Bewegung in Norwegen sich beruhigte und dies Land fortan treu zu seinem König stand, so zeigte sich dagegen nun selbst im dänischen Reichsrat wachsende Unzufriedenheit mit ihm. Dieser fühlte sich vor allem dadurch verletzt, daß der König, um ebenso wie seine Vorgängerin die Fortdauer der Union für die nächste Generation noch bei seinen Lebzeiten zu sichern, seinen pommerschen Vetter Bogislaw, der in Norwegen Erbe der Krone war, auch Dänemark und Schweden hartnäckig mit Übergehung ihres freien Wahlrechts als seinen künftigen Nachfolger aufdrängen wollte.[2])

Die Hansestädte aber mußte es befremden, daß der König keinerlei Eifer zeigte, seinen zu Kalmar ihren Boten gegebenen Versprechungen nachzukommen. Seeräuber begannen wieder von den nordischen Küsten aus das Meer zu beunruhigen. Rostock entzog er trotz der Mahnungen der Städte seinen Schutz nicht,[3]) den Sundzoll fuhr er fort, von den Untertanen des Hochmeisters zu erheben.[4]) Da er tief verstimmt über den dänischen Reichsrat nach der Kalmarer Tagfahrt nach Wisby, dann nach Preußen übergesiedelt war, rief der Reichsrat endlich im Frühjahr 1437 die Vermittlung der wendischen Städte zwischen ihm und seinem Herrn an. Aber dieser, der gehofft hatte, daß innere Zwietracht seine eigene Autorität in seinen Reichen wieder heben werde, war empört über die Einmischung der Städte, als sie ihn um Rückkehr nach Dänemark ersuchten. Dennoch kehrte er von Preußen Mitte Juli auf die Wisborg zurück, zog aber aus Pommern seine Vettern und Scharen Bewaffneter an sich und ging mit ihnen nach Dänemark unter Segel. Bei Hiddensö empfing er Boten des Reichsrats, die ihn aller schuldigen Ehren, Rechte und Gehorsams versicherten, eine Beeinflussung des freien Wahlrechts der Dänen aber bestimmt

[1]) HR. 2. I n. 603 § 8—12, 604—608, Korner S. 562f. § 1612. Vgl. Erslev, Erik, S. 363ff.

[2]) Sars, Udsigt over den norske Historie, III S. 70, vgl. bereits HR. 1. VI n. 503 § 16, i. allgem. v. d. Ropp, Deutsch-skandinav. Gesch. S. 55ff.

[3]) HR. 2. II n. 13, VII n. 454 u. Anm. 2.

[4]) HR. 2. II n. 14, 72, 120—129, 213, 290 § 8.

ablehnten, auch wohl die Entlassung seines Heeres zur Vorbedingung seines Erscheinens in Dänemark machten. Darin gab der König nach. Im September betrat er, nur von seinen pommerschen Vettern begleitet, Dänemark wieder.[1]) Zur selben Zeit schloß Lübeck mit Herzog Adolf von Schleswig einen Vertrag, der die Stadt in den Pfandbesitz Fehmarns setzte und ihr dadurch eine vorzügliche Angriffs- und Verteidigungsstellung in der westlichen Ostsee gewährte.[2])

Trotz des wiederholten entschiedenen Widerspruchs des Reichsrats hielt König Erich mit der ihm eigenen Zähigkeit an der Nachfolge seines Vetters Bogislaw fest. Als er ihn aber durch Übertragung großer Lehen zum Herrn von Fünen machte, seine Anhänger in Dänemark aufbot, die Bauernschaft von Seeland und bald auch von anderen Landesteilen durch die Erteilung von Privilegien gegen die weltlichen und geistlichen Großen aufwiegelte, um diese dadurch zur Anerkennung Bogislaws zu zwingen, als er auf neue Verhandlungen mit Schweden nicht mehr einging, sondern unter Mitnahme des Reichsschatzes im Sommer 1438 nach Gotland zurückfuhr, um dänischen Boden nicht wieder zu betreten, zerriß er die letzten Bande zwischen sich und seinen Untertanen.[3]) Ein unköniglicher, ein moralisch und geistig geringwertiger Mann trat vom politischen Schauplatz ab. Die Sassenchronik und die schwedische Reimchronik stimmen in dem Nachruf überein: Koning Erik helt nenen loven unde ǫk nene breve, nene ede, de he sworen hadde, und: han aktade ey thet som han svor.[4])

Während Lübeck und die anderen Städte in völlig abwartender Haltung der Entwicklung der dänisch-nordischen Angelegenheiten gegenüber verharrten, die Verwirrung in Dänemark wuchs, Herzog Adolf von Schleswig von den jütischen Bauern gegen den dortigen Adel herbeigerufen die Grenze überschritt, in Schweden Karl Knut-

---

[1]) HR. 2. II S. 102 Anm. 3, n. 118, 124, 125 u. Anm. 2, Korner S. 569 § 1630, Strals. Chron. I S. 181 unter 1438.

[2]) Lüb. UB. VII n. 750, vgl. VIII n. 226, IX n. 316, 390, 796, Waitz, Schlesw.-holst. Gesch. I S. 346.

[3]) v. d. Ropp, Deutsch-skand. Gesch. S. 66ff., Kn. Fabricius, Bondeoprøret 1441, i. Dansk hist. Tidsskrift 7. R. II S. 496.

[4]) Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III S. 114, Script. rer. Suecic. I S. 62 Kp. 12. Über die von Erslev in seinem Buch Erik af Pommern versuchte Ehrenrettung des Königs vgl. Daenell i. d. histor. Zeitschrift 94 S. 500ff.

son, indem er seine Wahl zum Reichsvorsteher durchsetzte, eine königsähnliche Stellung errang, sah sich der dänische Reichsrat, der noch am 9. Juli 1438 in Kalmar mit dem schwedischen den Fortbestand des alten Bundes der drei Reiche, d. h. den Frieden untereinander auf alle Fälle verabredet hatte, zum Handeln gedrängt. Von Korsör aus lud er am 28. Oktober 1438 den jungen Herzog Christof von Baiern, den Sohn von Erichs Schwester Katharine, zur Übernahme der Reichsvorsteherschaft ein. Schnell leistete dieser dem Ruf Folge, im Frühjahr 1439 traf er in Lübeck ein.[1]) Es war nicht anders: der Weg auf die nordischen Throne führte für ihn wie 100 Jahre vorher für Waldemar Atterdag nicht nur im geographischen Sinne über Lübeck. Wie etwas Selbstverständliches erschien Lübeck in diesen Wirren des Nordens als der Brennpunkt, an dem die Fragen der nordischen Politik unter dem Vorsitz des lübischen Rats erörtert und geregelt wurden. Die dänischen Großen, die die Entfernung Erichs beabsichtigten, fühlten sich allein nicht mächtig genug dazu und suchten, wie der Verlauf der nun folgenden Verhandlungen zu Lübeck zeigte, Rückhalt an den vier Städten und an dem Herzog von Schleswig. Diese beiden Mächte wurden dadurch für die weitere Entwicklung der nordischen Frage ausschlaggebend und konnten demgemäß einen ihrer Hilfe angemessenen Preis fordern.

Nach mehrmonatlichen Verhandlungen, erst nachdem man wußte, daß die Unionspartei in Schweden sich gleichfalls für Christof entschieden hatte, kündigten die in Lübeck anwesenden 37 dänischen Reichsräte am 23. Juni 1439 König Erich in eingehend begründender Urkunde, die an das Portal der Marienkirche zu Lübeck angeschlagen wurde, Treue und Gehorsam auf. Am 2. Juli verständigten sie sich mit Herzog Adolf, indem sie ihm zugestanden, was der Wordingborger Friede ihm noch vorenthalten hatte, den Rest Nordschleswigs, Hadersleben und Ärö, und seine Belehnung mit dem Herzogtum von Christof, wenn er König geworden sei, zu erwirken versprachen.[2]) Noch ehe sie sich dadurch den Rücken gegen die Holsten gedeckt, hatten sie sich am 26. Juni

[1]) v. d. Ropp, Deutsch-skand. Gesch. S. 70ff., Erslev, Erik, S. 394ff., vgl. den Kalmarer Unionsvertrag bei Rydberg, Traktater, III S. 181ff., sonst Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 78f., 80: na paschen.

[2]) Waitz, Schlesw.-holst. Gesch. I S. 341, v. d. Ropp, Deutsch-skand. Gesch. S. 78ff., Christensen, Unionskongerne usw., S. 35, Erslev, Erik, S. 400f.

durch einen Vertrag der Hilfe der vier Städte zur Wiederherstellung von Ruhe und Frieden in Dänemark versichert. Außerdem versprachen sich beide Teile gegenseitig Hilfe mit Rat und Tat für den Fall, daß Dänemark oder die Städte von irgendeiner Seite, also in erster Linie von König Erich, angegriffen würden. Beide sicherten sich gegenseitig den Genuß aller Privilegien und Rechte zu. Die Reichsräte verpflichteten sich, für die Bestätigung der hansischen Freiheiten in Dänemark durch den künftigen Herrscher, sowie für die Befreiung aller Hansen vom Sundzoll durch ihn zu sorgen. Sie verpflichteten sich ferner, keinerlei Beziehungen zu den Holländern zu unterhalten, solange diese der Städte Feinde seien, und Rostock preiszugeben, wenn es nicht bis zum 10. August die alte Verfassung wiederhergestellt habe.[1])

Lübische Schiffe führten den neuen Reichsvorsteher im Juli nach Seeland seinen keineswegs leichten Aufgaben zu.[2]) Der erste Erfolg der dänisch-wendischen Vereinbarungen war die Unterwerfung Rostocks unter den Willen der fünf anderen Städte am 29. September 1439. Die sechs wendischen Städte waren somit wieder geeint.[3]) Die weitere Folge davon war die offene Feindschaft Erichs und seiner Anhänger gegen die wendischen Städte. Auch die Ordensuntertanen hatten unter dieser zu leiden. Vergeblich jedoch forderten Christof und der Reichsrat den Hochmeister und seine Städte zur Teilnahme an der Bekämpfung Erichs und seiner pommerschen Vettern auf, die in wachsendem Maß die See durch Räubereien unsicher machten.[4])

Indem die lübische Politik Dänemark die Verpflichtung auferlegte, gegen Holland eine feindliche Haltung anzunehmen, erreichte sie ohne Opfer, was sie während des Krieges um Schleswig nur mit großer Mühe und keineswegs vollständig hatte durchführen können, die Schließung des Sundes. Wieder war der Verkehr des Ostens mit Westeuropa angewiesen auf den Lübecker Markt. Wieder schien Lübeck die zentrale Stellung eines ausschließlichen

---

[1]) HR. 2. II n. 306.

[2]) Strals. Chron. I S. 182, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 36 Anm. 2.

[3]) HR. 2. II n. 315, Strals. Chron. I S. 182, Laspeyres, Chronicon Sclavicum, S. 187; i. allgem. Lange, Rostocker Verfassungskämpfe, rostock. Gymnas. Progr. 1888, S. 24.

[4]) HR. 2. VII n. 466, 467, II n. 313 § 5, 354 § 4, 355, 356, Livl. UB. IX n. 474, 500.

Vermittlers zwischen Westen und Osten einnehmen zu müssen. Und die Wirren innerhalb der Union räumten den Städten einen bestimmenden Einfluß auf den Norden ein. Nur war die Herrschaft über die dänischen Wasserstraßen keine vollständige, solange Erichs Anhänger die Hauptschlösser an denselben innehatten, Peter Oxe Helsingborg und Helsingör, Iver Jensson Korsör und Axel Pedersson Warberg in Halland. Um die Einnahme dieser, vor allem der beiden Sundschlösser konzentrierte sich zunächst daher der Kampf. Aber wie das wendisch-dänische Bündnis einerseits gegen Erich, andererseits gegen die Holländer Front machte, so legte es auch beiden Gegnern eine Verbindung miteinander nahe. Die natürlichen Vorteile des durch die Politik Lübecks erweiterten Krieges lagen auf seiten der Städte. Ob sie ihr Endziel, die Unterwerfung der Holländer unter die verkehrspolitischen Maßregeln der Hanse, erreichten, hing in erster Linie von dem Ausharren des dänischen Bundesgenossen an ihrer Seite ab.

Zwischen den wendischen Städten und den Holländern war der Krieg zur selben Zeit ausgebrochen, als der dänische Reichstag zu Wordingborg die innere Krisis des Nordens auf den Höhepunkt führte und das Interesse der wendischen Städte dadurch aufs stärkste in Anspruch genommen war. Der Ausgang des Zwiespalts im Norden war noch nicht abzusehen, und der Ausbruch des Krieges mit Holland erschien den Städten darum verfrüht und war ihnen unbequem. In ihrem Auftrage setzte das hansische Kontor zu Brügge die Verhandlungen mit den Holländern fort. Aber alle Verständigungsversuche scheiterten an der Unnachgiebigkeit beider Gegner.[1]) Jedoch durchkreuzte das Kontor die Absicht der Holländer, sich über die wendischen Städte hinweg mit dem Hochmeister zu verständigen.[2]) Hamburg aber zog sich 1439 in dem Wunsch, jeden Zusammenstoß mit dem burgundischen Herzog zu vermeiden, aus seiner Machtstellung in Ostfriesland zurück.[3])

Zwischen den wendischen Städten und den Holländern entqrannte im Frühjahr 1439 ein wilder Kaperkrieg. Am 19. März

[1]) HR. 2. II n. 248 § 1, 8, 251, 254 § 3—5, 262, 285, 286, 289, 291, 303, 304.

[2]) HR. 2. II n. 248 § 1, 286 § 4—7, 288, 304.

[3]) Vgl. darüber genauer im 2. Buch II 1. Kap.

warnte Herzog Adolf von Schleswig die östlichen Hansen vor der Fahrt durch die dänischen Wasserstraßen nach Holland, da er nebst den vier wendischen Städten Kriegsschiffe ausgerüstet habe. Dennoch gab der Hochmeister entgegen den dringenden Wünschen seiner eigenen Städte die Fernfahrt frei.[1]) Unterschiedslos wie zuvor beraubten die Holländer ihre Feinde und die Neutralen.[2]) Ein Verkehr zwischen der Baie und der Ostsee war daher 1439 ebensowenig aufrecht zu erhalten wie im Jahre vorher. Im Juli traf die Alarmnachricht in Lübeck ein, daß die Holländer mit einer großen Flotte von 30 Schiffen mit Vorkastellen bei Marstrand lägen, um die Bergenflotte der wendischen Städte abzufangen.[3]) Wie die Süderseer, so nötigten die Holländer fortgesetzt auch die Fläminger und Brabanter, ihren Verkehr in östlicher Richtung einzustellen.[4]) Ihre Absicht war offenbar, den gesamten Fernverkehr des Ostseegebiets lahmzulegen. Nach der andern Seite gerieten sie aber auch in Feindseligkeiten mit den Spaniern, und es war für die Seestreitkräfte der wendischen Städte bedenklich, daß es „den seeländischen Piraten und Likendeelern“ gelang, eine Anzahl großer spanischer Fahrzeuge wegzunehmen, denen die lübischen weder an Größe noch an Gefechtswert gewachsen waren.[5])

Die Lede von Flandern aber, die außerstande waren, die Holländer zur Beobachtung des Friedens in den flandrischen Gewässern anzuhalten, sahen ihren Außenhandel durch sie aufs schwerste gehemmt. Vergeblich suchten sie zwischen ihnen und den Spaniern zu vermitteln.[6]) Auch an die wendischen Städte schickten sie eine Gesandtschaft, die im August und September

[1]) HR. 2. II n. 292, vgl. VII n. 494 § 14; II n. 290 § 2.

[2]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 18, vgl. n. 17; n. 127, vgl. 837. Jan v. Dixmuyden i. Corpus Chron. Flandriae III S. 107.

[3]) HR. 2. II n. 307.

[4]) HR. 2. II n. 288, 303, VII n. 493 passim, Lüb. UB. VII n. 808. Zur Unterdrückung des Verkehrs der Süderseer in östlicher Richtung durch die Holländer, zu dessen Einstellung jene sich übrigens durch den Vertrag von 1438 verpflichtet hatten, vgl. Schrassert, Hardervicum antiquum II S. 30ff., Kamper Chroniken I S. 9 (von Moonen, Chronyke van Deventer 1688, S. 40 u. Dumbar, het kerkelik en wereltlik Deventer II S. 136f. wahrscheinlich irrtümlich zu 1443 erzählt), HR. 2. II S. 380 Anm. 3.

[5]) Jan v. Dixmuyden a. a. O. S. 107, de Jonghe, Cron. v. Vlaenderen III S. 423, HR. 2. II n. 401, 457, 488 § 16.

[6]) HR. 2. II S. 264 Anm. 1, S. 307 Anm. 2.

1439 sich in Lübeck aufhielt und keine Zurückweisung erfuhr, obwohl die Fragen des Nordens inzwischen eine den Städten sehr erwünschte Klärung gefunden hatten. Jedoch den Vertrag, den die Lede im Februar 1440 zu St. Omer zwischen den Holländern und den Boten des Brügger Kontors als Vertretern der Städte vereinbarten, lehnten diese ab, weil er die holländisch-preußischen Streitigkeiten wieder von den holländisch-wendischen trennte.[1]) Dagegen stellten sie selbst einen Vertragsvorschlag auf, dessen Hauptforderung das Endziel ihrer Bestrebungen klar erkennen läßt: die Holländer sollten sich verpflichten, während eines zehnjährigen Stillstands den Beschlüssen der Hansetage, den hansischen Verordnungen über Handelsbetrieb und Verkehr zu gehorchen, d. h. sie sollten sich den Einschränkungen fügen, die von den Hansestädten über ihren Verkehr verhängt werden würden.[2]) Nur Hamburg war mit dem Entwurf nicht zufrieden, weil, wie Lübeck wenigstens vermutete, seine auf Monopolisierung des gesamten Elbgetreidehandels gerichtete Stapelpolitik keine besondere Berücksichtigung erfahren hatte.[3])

Die Kriegslage war für die wendischen Städte im Frühjahr 1440 günstig. Im Ordensstaat erfolgte der durch die wachsende Verschärfung der Gegensätze seit lange vorbereitete Bruch zwischen dem Hochmeister und seinen Untertanen; am 14. März besiegelten die preußischen Stände den verhängnisvollen Bund gegen Gewalt. Dieser Schritt nötigte die preußischen Städte, den Wünschen ihrer kriegführenden hansischen Genossinnen mehr Entgegenkommen als bisher zu beweisen, und benahm der burgundischen Politik die Möglichkeit, die Sache der preußischen Städte von derjenigen der wendischen zu trennen. Und ebenso wie die preußischen Stände und der Hochmeister waren die von König Erich abgefallene dänische Aristokratie und der neue Reichsvorsteher Christof augenblicklich von den wendischen Städten abhängig.

Mit verschärften Maßregeln suchten diese nun die Holländer zur Unterwerfung zu zwingen. Am 28. Februar 1440 tagten in Lüneburg mit dem Rate dieser Stadt die Boten von Lübeck, Hamburg und Wismar und gewannen ihn für die soeben in Lübeck von ihnen

---

[1]) HR. 2. II n. 304, S. 248, n. 310, 321 u. Anm. 1, 354 § 3, 378, 434 § 19.
[2]) HR. 2. II n. 382.
[3]) HR. 2. II n. 362, vgl. n. 354 § 5, 6, 11, 373.

beschlossenen Maßnahmen. Der Verkehr mit Bergen ward nur gestattet den sechs wendischen und den sächsischen Städten, weil diese ihren Handel mit Bergen über und im Anschluß an die wendischen Städte betrieben. Die Vermittlung eines direkten Verkehrs zwischen Bergen und andern Gegenden wurde den Hansen und Nichthansen verboten. Hamburg blieb der Verkehr mit Emden gestattet, falls es dafür sorgte, daß die dorthin ausgeführten Waren nicht den Holländern zugute kämen. Die Fahrt durch den Sund nach dem Westen wurde allen Hansen verboten. Im Verkehr mit dem Binnenlande sollten die von Lüneburg her in den wendischen Hafenstädten gerade vom Rhein her fälligen Frachtwagen ihren Wein ausladen und die übliche Rückfracht an Hering und Stockfisch einnehmen; nach der Heimkehr der hansischen Kaufleute von der Frankfurter Fastenmesse aber sollte die Ausfuhr über Land eingestellt werden. Den östlichen Hansestädten wurde die Versendung von Waren zu Lande nach Flandern verboten und das Brügger Kontor angewiesen, solche bei ihrer Ankunft dort zu arrestieren. Den Hansestädten im Westen, den Städten in Flandern und Brabant und dem hansischen Kontor zu Brügge wurde die Zusendung aller Kaufmannsgüter in die kriegführenden Städte bis nach Beilegung des Streits mit Holland verboten.[1] Die wendischen Städte suchten also eine vollständige Absperrung Hollands von allen Märkten und Waren des Ostseegebiets und des Nordens herbeizuführen. Sie hofften zugleich durch die Verfügung der gänzlichen Verkehrseinstellung die andern burgundischen Niederlande zu einer kräftigern Einwirkung auf die burgundische Regierung und auf die Holländer sowie die andern Hansestädte zur Teilnahme an der Bekämpfung der Holländer zu nötigen. In beiden Richtungen aber täuschten sie sich. Die andern Hansestädte lehnten die Teilnahme an Feindseligkeiten gegen die Holländer ab, sie fügten sich jedoch wohl oder übel dem Zwange der wendischen Verkehrsordonnanz.[2]

Noch aber war König Erich keineswegs machtlos im Norden. Norwegen hielt noch an ihm fest. In der schwedischen und dänischen Aristokratie hatte er noch mächtige Anhänger. In Dänemark wußte er mit Geschick nach wie vor die Bauern gegen den Adel

---

[1]) HR. 2. II n. 341—344, vgl. n. 350, 354 § 1, 10.

[2]) HR. 2. II n. 344, 354 § 2, vgl. § 5, 6, 11.

auszuspielen. Und bei ihnen wie auch in den dänischen Städten erregte der neue Reichsvorsteher durch ein Verbot der Ausfuhr von Lebensmitteln großes Mißvergnügen. Christof befand sich in gedrückter Lage. In Schweden hatte Karl Knutson am 6. Januar 1440 den Beschluß durchgesetzt, daß kein Ausländer zum Könige des Landes gewählt werden dürfe. König Erich hatte außerdem nicht gesäumt, das Bündnis zwischen den wendischen Städten, Christof und Dänemark gegen ihn und Holland schon im Juli 1439 mit einer Annäherung an die Holländer zu beantworten. Seine Gesandten hatten Herzog Philipp ein Bündnis angeboten, die Aussendung einer starken holländischen Flotte begehrt, die den König von Wisby nach Dänemark zurückführen sollte, den Holländern Handelsfreiheiten und Vorrechte vor den Hansen im Verkehr mit dem Norden und die Einräumung von Helsingör und Helsingborg in Aussicht gestellt.[1])

Im Frühjahr 1440, als die neue Verkehrsordonnanz den Ernst der wendischen Städte zeigte, ging Herzog Philipp auf die Anerbietungen König Erichs ein und ermächtigte die Führer der holländischen Flotte am 18. April zum Abschluß eines Vertrages mit dem Könige gemäß seiner Anerbietungen. Jedoch sollten sie für den Fall, daß Christof dem Herzoge die Vermittlung seines Streites mit dem Könige übertragen wolle, dieser aber sich dessen weigere, oder für den Fall, daß es zwischen den wendischen Städten und den Holländern zum Frieden komme, sich zur Unterstützung König Erichs nicht weiter für verpflichtet halten.[2]) Für eine Wiederherstellung der Herrschaft des Königs ihre Kräfte einzusetzen, daran lag also der burgundisch-holländischen Politik nichts. Sie war bereit, ihn preiszugeben, sobald ihr eine Verständigung mit seinen Gegnern gelang.

Inzwischen hatte die Lage im Norden eine wichtige Veränderung erfahren. Am 9. April 1440 war Christof auf dem Landsthing zu Wiborg in Jütland zum König in Dänemark gewählt worden.[3]) Und nun erst vollzog Lübeck die bisher verzögerte Absage an König Erich; am 20. April übersandte es ihm die Erklä-

---

[1]) v. d. Ropp, Z. deutsch-skand. Gesch. S. 91, vgl. HR. 2. II n. 364, 368 § 1.

[2]) HR. 2. II n. 363—368.

[3]) v. d. Ropp, a. a. O. S. 92.

rung, daß es für seine im Norden verkehrenden Kaufleute sich nach einem kräftigeren Schutz habe umsehen müssen und solchen von dem neugewählten Dänenkönig erwarte.[1]) Am 30. April erfolgte in Kolding die feierliche Belehnung Herzog Adolfs von Schleswig mit dem ganzen Herzogtum als Erblehen durch den neuen König. Dort wurde auch zwischen diesem und den Boten der vier Städte die Kriegslage erörtert und das Bündnis bekräftigt. Ein Teil war mißtrauisch auf den andern, daß er mit den Holländern sich allein vertragen möchte, und dänischerseits, wo man den Städten überhaupt die Schuld an der Verfeindung mit Holland beimaß, war die Neigung zum Eingehen auf die schon wiederholt erfolgten Friedensanerbietungen der Holländer groß genug, denen man bisher mit Rücksicht auf die unentbehrliche Hilfe der Städte in den inneren Angelegenheiten des Landes nicht hatte nachgeben können.[2])

Mit Eifer aber arbeiteten nun die Städte an der Aussendung ihrer Flotte in den Sund, um dem Durchbruch der Holländer noch rechtzeitig begegnen zu können. Denn schon vor dem 1. April 1440 war ein Teil der holländischen Flotte, sechs Schiffe mit Vorkastellen und elf Bartzen mit tausend Bewaffneten an Bord, vor Helsingborg eingetroffen und mit Peter Oxe daselbst in enge Fühlung getreten, hatte auch an König Erich durch zwei Bartzen Nachricht gesandt.[3]) Die Hamburger Schiffe kreuzten in der Nordsee und störten die holländischen Heringsfänger.[4]) Im Juni war eine starke Flotte der wendischen Städte im Sunde vereinigt und vergrößerte ihre Schiffszahl noch durch vorübergehende Arrestierung und Benutzung neutraler Fahrzeuge, die den Sund durchfahren wollten, z. B. von sieben englischen Holken.[5]) Doch hatte Lübeck seine Hauptleute angewiesen, jedesmal den dänischen Reichsrat als Urheber der Arreste erscheinen zu lassen. Sie sollten ferner bei der Belagerung der Sundschlösser unter allen Umständen König Christof Beistand

[1]) HR. 2. II n. 359, 358 § 5. Über die unwürdige Behandlung der dies Schreiben überbringenden Boten durch den König vgl. n. 373, 377, 381.

[2]) HR. 2. II n. 358 § 1—3, 360, VII n. 468, Lübische Chronik, hg. von Grautoff, II S. 82. Vgl. Christensen, Unionskongerne S. 41ff.

[3]) HR. 2. II n. 351, 369, 371, 373, 401, Töppen, Akten, II n. 147, vgl. HR. 2. VII n. 468 § 8.

[4]) HR. 2. II S. 312 Anm. 1, VII n. 488 § 88.

[5]) Vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 45f.

leisten und ihm auf seinen Wunsch auch 100—200 Schützen zur Niederwerfung des Bauernaufstands in Seeland zur Verfügung stellen.[1]) Gedeckt durch die Flotte der Städte gelang es nun dem neuen König, die Bauern in Seeland zum Frieden zu bringen, dann die beiden Sundschlösser zur Übergabe zu zwingen. Peter Oxe überlieferte Helsingborg am 29. Juli, das Schloß von Helsingör, Örekrok, am folgenden Tage den Verbündeten; Rostocker und Stralsunder Mannschaft nahm an der Besetzung beider Burgen teil.[2]) Nun erst unternahm die Flotte der Verbündeten, an der die Dänen aber nur schwachen Anteil hatten, den von den andern städtischen Führern im Gegensatz zu den lübischen lange schon dringend verlangten Vorstoß gegen die bei Marstrand liegende, inzwischen verstärkte holländische Flotte, kehrte jedoch auf die Nachricht, daß diese gewarnt und in aller Eile entwichen sei, bald wieder in den Sund zurück.[3])

Die Sperrung des Sundes gelang den Städten auch in diesem Jahre vollständig. Von Preußen und Livland her sammelten sich bedeutende Gütermengen, namentlich Wachs und Pelzwerk, in Lübeck. Ihre Besitzer bestürmten den Rat mit Klagen über ihren durch das Handelsverbot erlittenen Schaden und mit Gesuchen, ihnen die Ausfuhr zu Wagen nach Nürnberg, Frankfurt a. M. und Flandern zu gestatten. In der Tat gab Lübeck Ende August etwa den Landhandel frei und suchte die überraschten Preußen, denen die wendischen Städte seinerzeit auch ihren Beschluß über die Fortsetzung des wendisch-sächsischen Verkehrs mit Bergen nicht mitgeteilt hatten, durch den Hinweis zu besänftigen, daß auch die Rücksicht auf sie ein Grund zu jener teilweisen Aufhebung der Verkehrsordonnanz gewesen sei.[4]) Dieser Schritt aber erregte größte Entrüstung in den preußischen Städten, die bisher das Möglichste getan hatten, die verkehrspolitischen Maßregeln der wendischen Städte zu befolgen aus Furcht, andernfalls aus der Hanse ausgeschlossen zu werden und ihrer Privilegien in den drei nordischen Reichen verlustig zu gehen. Leichtfertig nannte

---

[1]) HR. 2. II n. 370 § 2, 4—6.

[2]) HR. 2. II n. 378, S. 307 Anm. 1, n. 401, Lüb. Chronik, Grautoff II S. 83, irrig zu 1441, Strals. Chron. I S. 183; Lüb. UB. VIII n. 43, HR. 2. II n. 524.

[3]) HR. 2. II n. 381, 384, 388, 389, 391—394; S. 303 Anm. 1, n. 373; Christensen a. a. O. S. 50.

[4]) HR. 2. II n. 387—389, 390 § 1—4, 391—394, 397; vgl. Christensen a. a. O. S. 51f.

Danzig die Handlungsweise Lübecks, weil sie die Eintracht der Hanse gefährde, nackten Egoismus warf es ihm vor, der es so einzurichten gewußt habe, daß nur die Lübecker, aber keine anderen Hansen und besonders nicht die fernwohnenden preußischen Kaufleute das Geschäft mit den westlichen Märkten hätten machen können.[1])

In der Stellung König Christofs zu seinen wendischen Bundesgenossinnen aber vollzog sich nun eine folgenschwere Wandlung, die Lübecks Berechnung an der wichtigsten Stelle durchbrach. Am 29. September 1440 wurde er von der Wahlversammlung der Schweden zu Arboga einstimmig zum König erwählt; Karl Knutson verzichtete gegen die Übertragung Finnlands und der Insel Öland auf seine ehrgeizigen Pläne. Ende des Jahres näherte sich der norwegische Reichsrat, der von Erich nichts mehr zu hoffen hatte und die Küsten des Landes durch die befreundeten Holländer gebrandschatzt sah, dem schwedischen und König Christof. Anfang 1441 unterwarf sich diesem auch Erichs letzter Parteigänger auf Warberg in Halland.[2]) Kaum aber empfand der neue Herrscher die zunehmende Sicherheit seiner Stellung, so begann er nach Unabhängigkeit von den wendischen Städten zu verlangen, denen er seinen Thron verdankte. Entfremdung und zunehmende Spannung zwischen ihnen trat ein. Als Mitglied eines süddeutschen Fürstenhauses war er in Verhältnissen aufgewachsen, die den politischen Gegensatz zwischen dem Fürstentum und dem Städtewesen aufs schärfste ausgeprägt zeigten. Mehr als einem norddeutschen oder einem einheimischen nordischen Herrscher mußte ihm daher die unter den vorliegenden Verhältnissen besonders stark hervortretende Selbstherrlichkeit der wendischen Städte innerhalb der nordischen Reiche und seine Abhängigkeit von ihnen lästig und entwürdigend erscheinen. Es charakterisiert seine Auffassung, daß er 1441 erklärte, die Städte hätten mehr Privilegien in seinen Reichen als er selbst. Er und der dänische Reichsrat hielten es überdies für unerhört, daß die Städte für sich allein das Recht zu Verhandlungen mit Holland in Anspruch nahmen, das gleiche aber den Dänen nicht zugestehen wollten. Unter diesen Umständen ging Dänemark

[1]) HR. 2. II n. 398, 399, 402, vgl. n. 319 § 1, 320 § 3, 348, 375 § 2, 377, 379 § 4, 6, 381, 386, 387, Töppen, Akten, II n. 150.19, 166.2, 171.

[2]) Vgl. von der Ropp a. a. O. S. 98ff.

auf die von den Holländern wiederholt angebotenen Verhandlungen ein und kam so der Absicht Herzog Philipps entgegen.

Schon im Mai 1440 bot der erste dänische Große, der Erzbischof Johann Laxmann von Lund, als die Verbindung zwischen den Holländern und König Erich drohte und die Seerüstung der wendischen Städte noch nicht fertig war, in Holland Verhandlungen an. Aber die Städte, auf deren Streitkräfte der König gerade sehr angewiesen war zur Bezwingung der Sundschlösser, erhoben dagegen Einspruch, und ungern standen der König und seine Räte von ihrer Absicht ab. Dafür warnte dann der Erzbischof die holländische Flotte in Marstrand vor dem Angriffe der wendischen zur großen Erbitterung der Städte, in denen man sogar dem Erzbischof nachsagte, er habe sich von den Holländern bestechen lassen.[1]) Anfang September suchten die Holländer mit dem König anzuknüpfen, und dieser setzte davon die Städte in Kenntnis. Da diese aber den holländischen Gesandten nur zu Lande oder nur nach der Elbe Geleit bewilligen,[2]) d. h. jede direkte diplomatische Verbindung zwischen Holland und Dänemark verhindern wollten, ging König Christof seinen eigenen Weg. Am 4. Oktober 1440 erteilte er den Holländern, deren Flotte wieder in Marstrand eingetroffen war, die Erlaubnis zu freiem Handelsverkehr in seinen Reichen, am 11. den Boten, die sie bis zum 6. Januar zu ihm schicken würden, uneingeschränktes Geleit. Spätestens im Frühjahr 1441 bot er durch zwei Gesandte, deren einer sein Kapellan, der andere ein kölnischer Kaufmann war, dem Herzoge von Burgund und den Holländern seine guten Dienste zur Vermittlung ihres Streits mit den Städten an und schlug deshalb Verhandlungen in Kopenhagen vor.[3])

So mußten die Städte eine Verständigung zwischen beiden Mächten befürchten und die Hoffnung aufgeben, die Holländer noch

[1]) HR. 2. II n. 401, 463 § 3. Vgl. v. d. Ropp a. a. O. S. 96, 105f., ter Gouw, Amsterdam III S. 44. W. Stein, Beiträge S. 95 Anm. 3 gegen Christensen, Unionskongerne, S. 51 u. Anm. 1.

[2]) HR. 2. II n. 396, 400, vgl. n. 401 S. 321 unten.

[3]) ter Gouw, Amsterd. III S. 44 u. Anm. 3, Scheltema, Invent. van het amsterd. Archief I S. 62, v. d. Ropp, skandinav. Gesch., S. 106 richtig gegenüber Christensen, Unionskongerne S. 55 Anm. 4. HR. 2. II S. 319 Anm. 3, n. 486, 493, Dodt v. Flensburg, Archief voor kerkelijke en wereldsche Geschied. inz. v. Utrecht, V S. 204 Anm.

zur Anerkennung ihrer Bedingungen nötigen zu können. Die weitgehenden Forderungen, die sie im April 1440 ihnen als Grundlage eines Friedensschlusses vorgelegt hatten, waren inzwischen zu Heusden am 27. Juli 1440 von diesen rundweg abgelehnt worden, weil sie am Ende die Ausschließung der Holländer von allem Verkehr nach dem Osten bedeuteten.[1]) Andererseits sahen sich die wendischen Städte auch durch die schwer gereizte Stimmung des Ordens und seiner Untertanen bedroht. Denn diese suchten nun nachdrücklicher als zuvor zu einer Verständigung mit Holland zu gelangen und verabredeten mit den Holländern für den 9. April 1441 Verhandlungen zu Deventer. Die livländischen Städte aber sprachen als Antwort auf die Einladung der preußischen zur Teilnahme an denselben in scharfen Worten ihre Mißbilligung aus, denn solche würden eine „entweschedinge des hensebundes tusschen den hensesteden und uns“ nach sich ziehen.[2]) So drohte den kriegführenden Städten für das Jahr 1441 der Zusammenschluß der Holländer, Skandinavier und Preußen. Sie mußten ihre Haltung ändern und nachgeben. Ende 1440 gaben auch sie, gedrängt überdies durch König Christof, den holländischen Unterhändlern Geleit nach dem Sunde. Heinrich Rapesulver aber blieb es erspart, den wenig rühmlichen Ausgang des Krieges, mit dem er vielleicht selbst gar nicht einverstanden gewesen, zu erleben; Mitte April 1440 war er gestorben.[3])

In der Voraussicht, daß der Friedensschluß aller am Kriege direkt oder indirekt beteiligten Mächte nahe bevorstehe, und in dem Wunsche, für diesen Fall den Holländern gegenüber sich auf die Einmütigkeit der ganzen Hanse in den Verhandlungen stützen zu können, berief Lübeck am 24. Dezember in Eile auf den 12. März 1441 einen Hansetag zu sich ein.[4]) Aber vergeblich machten dort die Boten der preußischen Städte vor den sehr zahlreich versammelten andern ihrer Erbitterung über den Egoismus der Kriegführenden in heftigen Anklagen Luft. Die wendischen Städte hielten ebenso wie König Christof an dem Verbot der Sund-

[1]) HR. 2. II n. 357, vgl. S. 307 u. Anm. 2, n. 382, 400, 415.

[2]) HR. 2. II n. 409, vgl. S. 328 Anm. 1, n. 419 § 5; n. 410 § 1—5, 7, 8, 411—413, 421 § 6—9, 422 § 1, 2, 439 § 6; n. 423—427, 428 § 1, 2, 429, 430.

[3]) HR. 2. II n. 417, 439 § 44, Hoffmann i. Ztschr. f. lüb. Gesch. VII S. 252.

[4]) HR. 2. II n. 415, 417, 418, vgl. n. 385 § 9, 386, 400.

fahrt unweigerlich fest. Aber auch den livländischen Städten erschien dies als das beste Mittel, um von den Holländern Schadenersatz zu erlangen.[1]) Hatten andererseits die wendischen Städte von dem Hansetage eine Stärkung ihrer Stellung den Holländern gegenüber erhofft, so sahen sie sich im wesentlichen doch enttäuscht. Zwar beriet und beschloß die Versammlung die Erneuerung und Veränderung einer Anzahl älterer, die Einführung einiger neuer Statuten, darunter verschiedener, die gegen den Handelsbetrieb der Holländer im hansischen Gebiet in erster Linie ihre Wirkung kehren mußten. Erwogen wurde auch ein Verbot der Befrachtung holländischer und anderer nichthansischer Schiffe, aber nicht beschlossen, wahrscheinlich weil die Mehrzahl der Städte darin eine Gefährdung des Friedensabschlusses mit Holland sah.[2]) Im ganzen aber bot die Tagfahrt das unerfreuliche Bild von Teilnahmlosigkeit, Mißtrauen und mangelnder Eintracht in den aufgeworfenen Fragen; vieles für die Allgemeinheit Wichtige blieb unerledigt, darum „dat elc umme sin provit is".[3])

Noch während die Versammlung tagte, liefen in Lübeck Nachrichten von einem Vorstoß der Holländer in die Elb- und Wesermündung und in den Belt ein. Er legte Zeugnis von der bei diesen herrschenden Kriegslust ab. Den wendischen Städten die von diesen gewünschte Geldbeihilfe zur Bekämpfung der Holländer oder wenigstens die Einstellung des Verkehrs mit Holland zu gewähren, waren die Vertreter der andern Hansestädte nicht bevollmächtigt und ihre Städte durchaus nicht geneigt, als die wendischen sich mit denselben Wünschen an sie selbst wandten.[4]) Kampen schloß sogar, obwohl es erst auf diesem Hansetage wieder in die Hanse aufgenommen war, am 12. Juni 1441 einen neuen Vertrag mit Holland, der wie der von 1438 den gegenseitigen Verkehr und die Schiffahrt regelte und den Kampenern den Verkehr nach Bergen und den wendischen Städten verbot.[5]) Den Übermut der Holländer aber bekamen die preußischen Boten zu fühlen, die am 2. April vom Hansetage zu den verabredeten Verhandlungen nach Kampen gezogen waren.

---

[1]) HR. 2. II n. 429, 434 passim, 439 § 6—8, 443, 452, 453, 456, 469.

[2]) HR. 2. II n. 439 § 22, 29, vgl. n. 421 § 4, 434 § 25, 515 § 10, 490 § 8.

[3]) HR. 2. II n. 434 § 26, 27, 439 § 9, 455, 457.

[4]) HR. 2. II n. 446, 453—455, 460.

[5]) Reg. en Bescheid. van Kampen I n. 560 S. 177, vgl. zum Schadenersatz Hollands an Kampen das. n. 548, 552, 553, 556.

Sie erreichten gar nichts und mußten sich eine unwürdige Behandlung gefallen lassen; die Holländer selbst machten den Vorschlag, die Verhandlungen im Sommer in Kopenhagen zu Ende zu führen, wo sie durch den Dänenkönig auch mit den wendischen Städten versöhnt zu werden hofften. Die wendischen Städte hatten diesen Ausgang der Tagfahrt vorausgesehen.[1])

Mächtig hatte sich das Selbstbewußtsein der Holländer gehoben, denn die wendische Gefahr war nicht so schlimm, als sie gefürchtet hatten, und die Gefahr der dänisch-wendischen Verbindung war im Begriff zu verschwinden. Ihr Kampf mit Spanien war am 6. Februar 1441 durch einen Vertrag beigelegt worden. Veränderte Verhältnisse der großen Westmächte zueinander gestatteten ihnen die Wiederaufnahme des Verkehrs mit England. Der schwere Druck, der infolge der Teuerung jahrelang auf ihnen gelastet hatte, begann 1440 zu weichen, und 1441 scheint der Preisstand des Getreides in Mitteldeutschland sehr günstig, die letzte Ernte reichlich gewesen zu sein.[2]) Sie konnten die wachsenden Schwierigkeiten, die den wendischen Städten aus der Haltung Dänemarks, der Erbitterung der Preußen, auch aus der eigenen Verkehrssperre erwuchsen, nicht verkennen. Sie verdoppelten daher ihre Energie zur See. Bei jenem plötzlichen Vorstoß, der im Frühjahr den Hansetag alarmierte, näherten sie sich Bremen bis auf drei Meilen, versenkten hansische Schiffe auf der Weser, schädigten die Hamburger auf der Elbe um eine ganze Anzahl kleiner Schiffe, nahmen dann im Belt drei nordische Schiffe, davon zwei aus Lödöse, hernach bei Läsö zwei preußische, die mit Salzladung aus der Baie kamen und nach Danzig wollten. Der wendischen Bergenfahrerflotte, die unter Geleit von Bartholomäus Voet, dem Helden des Seekriegs der wendischen Städte gegen König Erich, ihnen vorbeigefahren war, jagten sie mit ihren besser segelnden, den Spaniern abgenommenen Schiffen drei Fahrzeuge ab, während ein viertes auf Läsö strandete. Noch vor dem 14. April war ihre Kaperflotte wieder in Holland.[3])

---

[1]) HR. 2. II n. 434 § 1—10, 32, 33, 454, 456, 457, S. 380 Anm. 3, n. 463 bis 467, vgl. S. 392, n. 498.

[2]) Vgl. Magdeb. Schöppenchron. i. Städtechr. VII S. 383 mit S. 381.

[3]) HR. 2. II 452—455, 457, 459, 464—466, S. 345 Anm. 1, ter Gouw, Amsterd., III S. 47, hierher auch die sagenhaft im Interesse der Verherrlichung der Holländer ausgeschmückte Erzählung von Velius, Chron. v. Hoorn, S. 38 ff.

Die Antwort Lübecks war ein Aufruf an den Kirchentüren, durch den es alles wagemutige Volk zur Kaperei gegen die Holländer einlud. Bartholomäus Voet war der Organisator der kampflustigen Scharen. Die Stadt versah sie mit Schiffen, Waffen und Lebensunterhalt und arrestierte deshalb alle Schiffe, groß und klein. Hamburg rüstete ebenfalls stark, auch lübische Mannschaft sollte dorthin zur Einschiffung gesandt werden, insgesamt eine Waffenmacht von 2000 Mann. Der Ärger in den Städten über die Zähigkeit der Holländer war groß. Die Neutralen aber fürchteten von den wendischen Kapern unterschiedslosen Seeraub.[1])

Jedoch diese Befürchtungen erwiesen sich als grundlos. Beiderseits fand der so nachdrücklich begonnene, bezw. vorbereitete Seekrieg keine kräftige Fortsetzung. Das Interesse der beiden Kriegführenden konzentrierte sich vielmehr auf die bevorstehenden Friedensverhandlungen zu Kopenhagen.

Schon am 20. Juni und in den folgenden Tagen, lange vor dem Erscheinen der andern Gesandten, trafen die Boten der sechs wendischen Städte in Kopenhagen ein. König Christof hatte sie um Teilnahme an seinen Verhandlungen mit den Schweden gebeten, die in Kalmar am 24. Juni stattfinden sollten. Diese aber zerschlugen sich infolge der hochgespannten Forderungen, durch welche die schwedische Aristokratie ihre Selbständigkeit gegenüber dem neuen Unionsbeherrscher sichern wollte. Als der König nun diese den Städteboten vorlegte und um ihr Gutachten darüber bat, lehnten sie es höflich, aber bestimmt ab, sich in die inneren Angelegenheiten der nordischen Reiche einzumischen. Der König war darüber erzürnt und schlug die Bitte des wortführenden lübischen Bürgermeisters Johann Colmann ab, der Hanse ihre Privilegien für Dänemark zu bestätigen. Ende Juli nahmen die wendischen Boten, unterstützt von den soeben eingetroffenen preußischen, ihre Werbungen von neuem auf und erreichten schließlich, daß der König am 30. Juli, als seine Abreise nach Schweden nahe bevorstand, einwilligte, die dänischen Privilegien für die ganze Hanse unter Mitbesiegelung seines Reichsrats und in derselben Weise zu bestätigen, wie es seine Vorgänger Erich und Margrethe 1398 getan hatten. Doch hielt der König im Prinzip an dem Recht fest, in seinen Reichen als Landesherr nach Belieben Zölle einführen zu

[1]) HR. 2. II n. 459, 466.

können, und machte mit Bezug auf den Sundzoll noch geltend, daß er ihn bereits von seinem Vorgänger übernommen habe und seine Erhebung diesem von den fremden Mächten im Westen und Osten zugestanden worden sei.[1]) So hatten die Städteboten die Bestätigung der dänischen Privilegien der Hanse zwar durchgesetzt, aber die Sundzollfrage blieb unentschieden und die mannigfachen Klagen über Verletzungen der Privilegien blieben es im wesentlichen auch. Doch versprach der König, nach seiner Rückkehr aus Schweden die Hansestädte zu einer Tagfahrt in Kopenhagen zur endgültigen Prüfung und Erledigung ihrer Ansprüche einzuladen. Inzwischen sollte in Skanör, Falsterbo, Malmö und überhaupt im ganzen Reich nichts geschehen, was den Hansen zu weiteren Klagen Anlaß geben würde, und der Sundzoll den Angehörigen der Hanse nicht abgefordert werden. Demgemäß schrieb Lübeck für die am Verkehr in Dänemark interessierten Städte, die preußischen, livländischen, pommerschen und wendischen, eine vorberatende Tagfahrt nach Stralsund für den 29. April 1442 aus.[2])

Die, wenn auch keineswegs vorbehaltlose, Nachgiebigkeit des Königs gegen die Wünsche der hansischen Boten hatte ihren Hauptgrund in seiner Stellung im Norden. Die Städte konnten ihm in der Erwerbung der norwegischen Krone und in seinem Verhältnis zu Schweden arge Schwierigkeiten bereiten. Auch glaubte er ihrer für die Wohlfahrt Dänemarks noch nicht entbehren zu können. Denn noch waren die Bauernschaften trotz ihrer Niederlagen nicht ganz beruhigt. Wiederholt baten nach Schluß der Verhandlungen der König und der Reichsrat die Städte, in ihrer beider Abwesenheit des Landes Bestes wahrzunehmen und nach dem Rechten zu sehen, falls neuer Aufruhr ausbreche, zum wenigsten dem Wohle des Landes in nichts zuwiderzuhandeln. So verabschiedete sich der König auf dem Kopenhagener Schloß am 6. August, im Begriff, sich nach Schweden einzuschiffen, aufs freundlichste von den Städteboten: „aldus leet de here koning den steden (sunte Gerdrutes drunk) schenken unde dranck dem borgermester van Lubeke

---

[1]) HR. 2. II n. 465, vgl. S. 370 Anm. 1, S. 401, n. 488 passim, 490 § 1, VII S. 703 u. Anm. 1. Zum Datum der Bestätigungsurkunde vgl. Christensen a. a. O. S. 61. Vgl. früher S. 222.

[2]) HR. 2. II n. 488 § 18, 21—24, 490 § 2—4, 6, 7, 501, 509, § 527 § 13, 14, Christensen a. a. O. S. 62 ff.

to unde to leste dede he den steden syne hant unde boet en gude nacht".[1])

Erst am 9. August erschienen die holländischen Unterhändler, vier Räte und der Sekretär des Herzogs von Burgund nebst elf Abgeordneten von Amsterdam, Haarlem, Delft, Briel, Leiden, Hoorn und Zierixee. Noch konnten sie in Dragör den König begrüßen, der bereits einige Reichsräte, an ihrer Spitze den Freund der Holländer, Erzbischof Johann von Lund, mit seiner Stellvertretung beauftragt hatte. Am 11. trat günstiger Wind ein, der den König nach Schweden hinüberführte.[2])

Schnell trat es im Verlauf der nun beginnenden Verhandlungen zutage, daß die Holländer und die Dänen eines Sinnes über den Abschluß eines Friedens waren, auch wenn die einzelnen Punkte desselben erst nach längeren Erörterungen festgestellt wurden. Der dänisch-holländische Vertrag, der vom selben Tage, dem 23. August, datiert ist wie der wendisch-holländische, gestattete den Geschädigten beider Teile, auf dem Rechtswege ihre Ansprüche gegeneinander zu verfolgen, und verpflichtete Holland, in zwei Terminen bis zum 24. Juni 1443 dem König 5000 rheinische Gulden zu zahlen, wogegen dieser nach Empfang der Summe ihre Privilegien in den nordischen Reichen zu bestätigen verhieß.[3])

In den wendisch-holländischen Verhandlungen, die unter vermittelnder Teilnahme der Dänen geführt wurden — ein von ihnen beanspruchtes und von den Holländern genehmigtes Schiedsrichteramt hatten die Städter mit gebührender Schärfe zurückgewiesen — einigten sich beide Teile nach vergeblichen Erörterungen über die Höhe der beiderseitigen Schadenersatzansprüche auf einen zehnjährigen Stillstand, der zu Lande am 10. September, zur See am 9. Oktober beginnen sollte. Schiedsgerichtsverhandlungen über jene sollten Pfingsten 1444 in Kampen zwischen den Vertretern beider Parteien und der von ihnen als Schiedsrichter erwählten Städte stattfinden. Der Herzog von Schleswig wurde von den Holländern auf Vorschlag der Städter durch Zahlung von 1600 M. lübisch als Ersatz für den seinem Bruder Gerhard 1432 durch Hoorner weggenommenen Wein zufriedengestellt. Dagegen enthielt

[1]) HR. 2. II n. 488 § 20—24, 489 § 3.

[2]) HR. 2. II n. 487, 488 § 11, 13, 16, 19, 25, 489 § 2, 3, 501, 502.

[3]) HR. 2. II n. 493, 506 u. Anm. 2, Christensen a. a. O. S. 66 u. Anm. 1.

es ein großes Zugeständnis der Hansen an die Holländer, daß beide einander freien Verkehr, wie er von alters gewesen sei, und Abschaffung aller kürzlich eingeführten Beschränkungen desselben zugestanden. Es war den wendischen Städten weder gelungen, die Holländer zur Unterwerfung unter die hansischen Handels- und Verkehrsvorschriften zu nötigen, noch gar ihre Ausschließung aus der Ostsee durchzusetzen.[1])

Nun erst hatten die wendischen Boten auch gegen Verhandlungen und eine Verständigung zwischen Holland und Preußen nichts mehr einzuwenden, deren Zustandekommen sie verhindert hatten, solange nicht zwischen ihnen und den Holländern der Abschluß erzielt war. Sie selbst und die dänischen Räte nahmen daran teil. Nach längerem Sträuben gaben die Holländer nach, da die Preußen auf ihren Forderungen beharrten. Am 6. September 1441 wurde der Vertrag zwischen beiden geschlossen, in dem die Holländer den Preußen und Livländern als Entschädigung für die Wegnahme der 22 Schiffe im Jahre 1438 9000 tt. grote fläm., d. h. 72 000 M. preuß. damaligen Geldes, bewilligten, die in 4 Raten von Weihnachten 1442 bis Weihnachten 1445 gezahlt werden sollten. Alle sonst den Preußen und Livländern durch die holländischen Kaper zugefügten Verluste wurden gütlicher Vereinbarung zwischen dem Hochmeister und dem Herzog vorbehalten. Alle den Handelsbetrieb schädigenden Verordnungen wurden beiderseits für aufgehoben erklärt.[2])

Der Ausgang des Krieges, der durch die Verträge zu Kopenhagen beendet worden, war der, daß die wendischen Städte weder die Unterwerfung der Holländer unter das hansische Handelssystem, noch gar die Ausschließung der Holländer aus dem Ostseehandel erreichten.

Man pflegt[3]) in der holländischen Handelsgeschichte hier einen Einschnitt zu machen und ergeht sich im Hinblick auf die Durch-

---

[1]) HR. 2. II n. 488 § 33—35, 37, 491, 492, vgl. n. 495, 496, 510, Grautoff, lüb. Chron. II S. 82.

[2]) HR. 2. II n. 489, 494, vgl. n. 497, 503, 505, 507, 508, 511, 512. Nach Stegmanns preußischer Chronik, Script. rer. Pruss. V S. 496, war damals das tt. grote = 8 M. preuß.

[3]) Vgl. noch die beiden letzten Darstellungen der holländischen Geschichte ter Gouw, Amsterd., II S. 97, III S. 26, 29, 33, Blok, Geschied. van het nederl.

führung des Krieges mit den wendischen Städten in mehr oder minder überschwenglichen Lobeserhebungen auf Holland; er soll endgültig seine wirtschaftliche Zukunft gesichert, sein Aufblühen beschleunigt, es unabhängig von der Hanse gemacht, die Festsetzung seiner Angehörigen im Ostseehandel herbeigeführt, die Tüchtigkeit seiner Matrosen und die Energie seiner Kaufleute nach allen Richtungen hin die hansischen überflügelt haben und ähnliches mehr. Das ist erheblich zuviel behauptet. Ohne Zweifel allerdings war der Krieg ein moralischer Erfolg für die Holländer. Durch seine tapfere Kriegführung soll Amsterdam damals zum erstenmal bis in ferne Länder sich so berühmt gemacht haben, daß man seinen Namen dort für den eines ganzen Landes gehalten und mit diesem in Bündnis zu treten begehrt habe.[1]) Vor allem aber begriffen die nordischen Mächte, daß sie fortan nicht mehr unter der wirtschaftlichen und dadurch oft genug auch politischen Botmäßigkeit der wendischen Städte zu stehen brauchten, wenn sie diese unternehmenden Wettbewerber gegen sie auszuspielen vermochten.

Aber der Umfang der schädlichen Wirkungen des Krieges für Holland darf dabei nicht übersehen werden und fiel für das Land schwer ins Gewicht. Der immerhin noch bescheidene Wohlstand der holländischen Städtebevölkerung war durch den Krieg, wie die Finanzen dieser Städte selbst, zerrüttet. Denn vier Jahre lang war sie vom Ostseehandel gänzlich ausgeschlossen und auch ihren lebhaften Verkehr nach Hamburg hatte sie einstellen müssen. Die Pfundzolleinnahmen Hamburgs vom Verkehr der Nichthansen dort veranschaulichen dies wie überhaupt den Einfluß des Seekriegs auf den Fortgang dieses Verkehrs. Denn nachdem dieselben in den drei Friedensjahren 1435—1437 von 780 auf 1038 und 1204 ℔ hamb. gestiegen waren, betrugen sie 1438 nur noch 641 ℔ hamb., 1440 sogar nur 94 ℔.[2]) Handel, Verkehr und Gewerbe in Holland stockten, seeländische und holländische Salzsieder wanderten 1440 in größerer Zahl nach England aus,[3]) die Tuchmanufaktur Leidens lag tief darnieder, und die Stände Hollands, Seelands und Frieslands tagten noch 1445 in Leiden mit Bevollmächtigten des

---

Volk, II S. 491 f. Vgl. zum folgenden Daenell, Holland u. die Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 25 ff.

[1]) ter Gouw, Amsterd., III S. 26.

[2]) Koppmann, Hamb. Kämm.Rechn. II S. 58, 60, 62, 63, 65 unter: Recepta.

[3]) Rymer, Foedera, ed. Holmes, V, 1 S. 75.

Herzogs und berieten, wie der so sehr zurückgegangenen Kaufmannschaft der Niederlande aufgeholfen werden könne.[1]) Geringeren Schaden brachte der Krieg der holländischen Reederei, denn die Schiffe fanden großenteils Verwendung im Kaperkrieg, und aus dem Jahre 1443 hören wir, daß 40 holländische Baiensalzschiffe in Danzig einliefen und daß 13 andere im Kattegat von Ausliegern Bremens weggenommen wurden.[2]) Doch mußte der Herzog 1439 den Seeländern den Verkauf und Abbruch der großen Schiffe verbieten.[3]) Unter solchen Umständen mußte die holländische Bevölkerung ganz besonders schwer die furchtbare Teuerung dieser Jahre mit ihren fast unerschwinglichen Nahrungsmittelpreisen empfinden.

Die verschiedenen Friedensschlüsse des Jahres 1441 belasteten Holland obendrein mit einer Menge drückender Zahlungsverpflichtungen, deren Gesamtsumme etwa 130000 M. lüb. betrug.[4]) Leiden befand sich in finanziellen Schwierigkeiten, Gouda war durch eine Feuersbrunst bis auf wenige Häuser eingeäschert worden, in Haarlem brach 1444 infolge schweren Steuerdrucks ein Aufstand gegen die Stadtleitung aus.[5]) Eine besonders große Schuldenlast aber hatte sich Amsterdam aufgebürdet und noch jahrzehntelang hatte es an der Abtragung derselben zu arbeiten.[6]) Faßt man alle Wirkungen des Krieges und der mit ihm parallel gehenden Teuerung zusammen, so ergibt sich, daß der Krieg für Holland durchaus keinen wirtschaftlichen Aufschwung mit sich gebracht oder zur Folge gehabt hat. Im Gegenteil, das Jahrzehnt nach Beendigung des Krieges war eine Zeit der Erschöpfung und des wirtschaftlichen Darniederliegens für Holland.

---

[1]) Rammelman Elsevier, Invent. van Leiden I S. 41, van Limbourg-Brouwer, boergoensche Charters S. 84.

[2]) Hirsch, Danzig, S. 131, HR. 2. III n. 52.

[3]) Van Visvliet, Invent. van Zeeland, II S. 177.

[4]) An Spanien 50000 Schilde, an den König von Dänemark 5000 Gulden, den Herzog von Schleswig 1600 M. lüb., die Preußen u. Livländer 9000 ℔ grote. Der Wert der Münzen nach dem damaligen Kursstande war 1 Schild = 30 Grote = $\frac{1}{8}$ ℔ grote = 1 M. preuß. = 1 M. lüb., der rheinische Gulden hatte derzeit einen Wert von 20 s. 9 ₰ lüb. Ferner übernahmen die nordholländischen Städte die Verpflichtung, dem Bischof von Münster den durch den Krieg erlittenen Schaden zu vergüten, Hans. UB. IX S. 79 Anm. 1.

[5]) Lange van Wijngaarden, Gouda, II S. 436, vgl. S. 441; Schrevelius, Harlemum, 1647, S. 301.

[6]) ter Gouw, Amsterd., III S. 26f.

Die wendischen Städte dagegen, ganz besonders Lübeck und Hamburg, triumphierten einerseits über Holland, andererseits über den hansischen Osten. Es waren in vielen Richtungen Vorgänge, die sich ganz ähnlich in der Zeit des Krieges um Schleswig vollzogen hatten. Das Baiensalzgeschäft nach der Ostsee, das während der Jahre 1435—1437 wieder seinen regelmäßigen Gang hatte gehen können, hörte für die folgenden vier Jahre völlig auf. Erst 1442 konnte es wieder aufgenommen werden; am 15. Juli lief in Reval eine große Baienflotte von 57 Schiffen, darunter eine nicht unbeträchtliche Anzahl lübische, ein.[1]) So konnte Lübeck abermals während der Kriegszeit mit dem Lüneburger und Oldesloer Salz die östlichen Märkte beherrschen. Die Saline zu Oldesloe, die durch den Krieg um Schleswig in schwunghafteren Betrieb gekommen war, wurde 1437 im Auftrage ihrer Lübecker Interessenten durch einen Prager Techniker weiter ausgebaut. In den vierziger Jahren sorgten sie durch Heranziehung von Sachverständigen aus der Saline Großsalze bei Magdeburg für die weitere Förderung des Betriebes.[2]) Da das Oldesloer Salz von den Lübecker Kaufleuten häufig in Lüneburger Salztonnen verpackt und somit als lüneburgisches nach dem Osten eingeführt wurde, nahmen die preußischen Städte mit energischen Beschlüssen zu diesen Täuschungen Stellung.[3]) Die livländischen Städte aber verboten im Februar 1440 die Einfuhr von Oldesloer, Kolberger und anderem von ihnen als minderwertig bezeichneten Salz, und nur der Fürsprache Danzigs hatte es das Kolberger zu danken, daß es 1442 zum Handel in Reval wieder zugelassen wurde.[4]) Lüneburg aber, um den Wettbewerb anderen binnendeutschen Salzes mit dem seinigen, der durch den Krieg wieder vermehrt worden war, zu verhindern, ließ sich nun auch von Kurfürst Friedrich von Brandenburg am 5. August 1441 ein Privileg als Ergänzung zu den schon 1407 und 1417 erlangten erteilen, daß durch seine Länder weder zu Lande noch zu Wasser nach Hamburg, Lübeck, Wismar und Rostock anderes als Lüne-

---

[1]) Livl. UB. IX S. 602 Anm. 1, Pauli, Lüb. Zustände, III n. 110—112.

[2]) Lüb. UB. VII n. 741, VIII n. 318, 363, 603 u. später.

[3]) HR. 2. II n. 308 § 5, 374, 375 § 15, 376, Töppen, Akten II n. 148, Lüb. UB. VII n. 834, VIII n. 16, HR. 2. II n. 434 § 18, 468 § 2.

[4]) HR. 2. II n. 329 § 1, 335, 354 § 9, 428 § 5, 555 § 6, 701 § 3, Livl. UB. IX n. 624.

burger Salz gebracht werden dürfe. Kaiser Friedrich III. bestätigte am 22. Januar 1442 diese Verleihung.[1])

Schon 1439 zog der russische Osten so mächtig die livländischen Salzvorräte an sich, daß der Salzpreis in Livland zu unmäßiger Höhe emporstieg und der Salzmangel zahlreiche Krankheits- und Todesfälle unter dem livländischen Landvolk hervorrief. Als aber der Friedensschluß bevorstand, hörte die Kauflust für Salz sofort auf: „wert et vrede, de helffte sal vorloren sin an den solte", schrieb ein Revaler Geschäftsmann am 14. August 1441 an seinen Kommissionär in Lübeck, die Russen würden dann die hohen Preise nicht mehr zahlen, noch überhaupt Salz kaufen wollen, ihr Begehr sei nur auf Tuch gerichtet.[2]) Die Zufuhr dieses wie aller west- und südeuropäischen Waren aber war durch den Krieg überaus stark beschränkt worden.

Wenn man auch anerkennen muß, daß die Politik Lübecks und der mit ihm verbündeten Nachbarstädte im Kriege mit Holland wie auch zuvor mit König Erich zugleich mit den eigenen Verkehrsinteressen die allgemein hansischen Forderungen vertrat, so darf man sich doch auch nicht darüber wundern, daß der Anblick der mannigfachen Vorteile, die diese Städte besonders aus dem ersten Kriege für sich zogen, in vielen hansischen Genossinnen, namentlich den preußischen Städten eine tiefe und nachhaltige Erbitterung erzeugte, ein Gefühl des Vergewaltigtseins, das man ohnmächtig hatte hinnehmen müssen. Vom Standpunkte des preußischen Sonderinteresses betrachtet war die Handlungsweise Lübecks auch kaum etwas anderes. Jenen Eindruck faßte ein Thorner Kaufmann 1450 in das Urteil zusammen: Stiften die Lübecker Krieg, so ziehen sie den Ostseehandel an sich und leiten ihn über Hamburg nach Flandern; dadurch werden sie reiche Leute, wir Preußen aber müssen verderben.[3]) Und als Lübeck im Jahre 1511 anläßlich seines Krieges mit Dänemark Danzig vorschlug, seine Schiffe wegen der größeren Sicherheit nach Lübeck segeln und von dort ihre Ladung weiter über Hamburg nach dem Westen versenden zu lassen, lehnte der Danziger Bürgermeister auf dem

---

[1]) Lüb. UB. VIII n. 32, Chmel, Regesta Friderici, n. 439, vgl. Hans. UB. V n. 786 u. Anm. 2, VI n. 122.

[2]) HR. 2. II n. 324, Livl. UB. IX n. 523, 536, 543, 544, 755.

[3]) HR. 2. III n. 647.

Hansetage dies Ansinnen mit tiefer Entrüstung ab: Wir sollen den Lübeckern ihre Schiffe befrachten, ihre Zölle vermehren, ihre Fuhrleute reich machen und ihnen den Verdienst überlassen, den wir selbst haben können.[1]) Man wird vielleicht sagen dürfen, daß Lübeck in jener Kriegszeit die Rücksicht auch auf berechtigte Interessen hansischer Bundesmitglieder allzusehr außer Augen gelassen, die Tragweite seiner Politik nach dieser Seite sich nicht klar vergegenwärtigt habe. Der Gegensatz, der seit dem Beginn des Verkehrs der Fremden nach dem Osten immer schärfer zwischen der von Lübeck vertretenen politischen Auffassung und derjenigen Danzigs zutage getreten war, entsprang der Tatsache, daß die Grundbedingungen für das Gedeihen beider Städte und ihres Anhangs verschieden waren und daß in einer Anzahl der wichtigsten Fragen ein Zusammengehen zwischen beiden durch die besonderen Anforderungen der beiderseitigen Interessen ausgeschlossen war. Aber gerade jetzt wurde durch den in Preußen zum offenen Ausbruch kommenden Zwiespalt zwischen der Ordensregierung und den Ständen auch die politische Machtstellung Lübecks dem hansischen Osten gegenüber bedeutend erhöht.

Wie sich der Umfang des lübischen und des wendischen Handels überhaupt im Osten in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts verändert hat, ist in Zahlen nicht auszudrücken. Das aber kann schwerlich bezweifelt werden, daß er durch die Zeit der beiden Kriege auf Kosten des preußischen, livländischen und nichthansischen, namentlich holländischen beträchtlich vergrößert worden ist. Einen allgemeinen Eindruck von seinem Umfange gewähren erst die Danziger Schiffahrtsregister der Jahre 1474—1476. Im Jahre 1474 kam von allen nach Danzig einlaufenden Schiffen der vierte Teil aus Lübeck, 1475 sogar mehr als der dritte und 1476 mehr als der fünfte. Aus Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund zusammen 1474 über ein Drittel der Schiffe, 1475 die Hälfte, 1476 zwei Fünftel. Der Schiffsverkehr der drei letztgenannten Städte zusammengenommen war in jedem der drei Jahre noch nicht halb so stark als der lübische. Allerdings spiegeln diese Zahlen nicht völlig normale Verkehrsverhältnisse wieder, denn die englische Schiffahrt nach Danzig ruhte während dieser drei Jahre ganz, die holländische aber war seit 1474 erst wieder im Anwachsen. Auch

---

[1]) HR. 3. VI n. 196 § 120.

in der Wareneinfuhr während dieser Jahre war Lübeck für Danzig der weitaus bedeutendste und vielseitigste Markt. Die Hauptgegenstände der Einfuhr Danzigs, Tuch, Salz, Heringe, sodann die Südwaren und Öl kamen ganz überwiegend aus Lübeck. Nur in der Heringseinfuhr konkurrierte Amsterdam nicht unwesentlich mit Lübeck, blieb aber doch noch weit hinter ihm zurück.[1]) Bei dieser überragenden Stellung Lübecks innerhalb des Danziger Handelslebens in den siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts darf man aus der Äußerung des Danziger Pfundmeisters, der 1444 den Handel Lübecks in Danzig für zehnmal so groß erklärte als den der drei andern wendischen Städte, sowie Hamburgs und Lüneburgs zusammengenommen, wohl den Schluß ziehen, daß damals die Stellung Lübecks in demselben noch bedeutender gewesen ist als 30 Jahre später.[2])

Es war der Hauptgewinn aus dieser ganzen Kriegszeit, daß die politische Spannkraft und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Lübecks eine bedeutende Kräftigung erfuhren, daß die Macht des nordischen Unionskönigtums und die Konkurrenzfähigkeit Hollands gemindert wurden. Denn alles dies kam auch der Stellung der Hanse im ganzen zugute. Städte des hansischen Westens suchten damals um Aufnahme oder Wiederaufnahme in die Hanse nach und wurden 1441 zugelassen, Arnheim, Roermond und selbst das eigenwillige Kampen, das seinen Vorteil sonst in einer Absonderung von der Hanse gesehen hatte.

Andererseits waren die Holländer und die Beherrscher der nordischen Völker durch gemeinsames Interesse: Unabhängigkeit von der drückenden Bevormundung durch die Hansestädte, zusammengeführt worden. Dies blieb auch die Grundlage für künftige gute Beziehungen zwischen beiden. Das Verhältnis der Hanse zu Holland war fortan eine Hauptfrage der Politik Lübecks. Aber auch das Verhältnis zum skandinavischen Norden blieb dies nach wie vor. Vergeblich hatte Waldemar Atterdag das Übergewicht der Hanse im Norden zu brechen gesucht. Seine Tochter Margrethe hatte die kluge Lehre daraus gezogen und dasselbe innerhalb des durch die Privilegien gegebenen Spielraums anerkannt. Erich hatte schließlich von dieser Politik ablassen zu müssen geglaubt und eine

[1]) Vgl. Lauffer i. Ztschr. d. westpr. Gesch. Vereins 33, S. 7ff.

[2]) HR. 2. III n. 122, auch bereits Vermutung von Hirsch, Danzig, S. 193.

ähnliche wie Waldemar Atterdag und mit demselben Erfolg durchzuführen versucht. Von Christof, der nun auf ihrem Throne saß, war noch nicht sicher vorauszusehen, für welche er sich entscheiden würde. Zunächst gelangte er nun schnell in den Besitz der beiden skandinavischen Kronen. Der Erfolg seiner Reise nach Schweden war der, daß er am 14. September 1441 in Upsala gekrönt wurde. Im Juni 1442 erkannte endlich auch Norwegen ihn als seinen König an; am 2. Juli empfing er in Opslo die norwegische Krone.

---

4. Die Hanse und der skandinavische Norden 1441—1451.

Der junge 24jährige König, der nun die drei Kronen des Nordens trug, hatte in seinen ersten Regierungsjahren die Abhängigkeit seiner Stellung von den wendischen Städten peinlich genug empfunden. Während der Verhandlungen mit ihnen zu Kopenhagen im Sommer 1441 hatte es auf ihn einen bedeutenden Eindruck gemacht, wie umfangreiche Vergünstigungen sie für die Hanse auf Grund der ihr von seinen Vorgängern verliehenen Privilegien in Anspruch nahmen und auch von ihm bestätigt sehen wollten. Sah er schon als kleiner oberdeutscher Fürst erheblich hochmütiger auf das Bürgertum hinab als seine niederdeutschen Standesgenossen, so noch viel mehr im Gefühl seiner neuen Würde.[1]) Er mußte den lebhaften Wunsch haben, den Hansestädten gegenüber in seinen Reichen sein eigener Herr zu sein. Zur Prüfung und Erledigung ihrer Ansprüche auf Sundzollfreiheit und Ersatz ihres im Norden durch den Krieg erlittenen Schadens hatte er ihnen in Kopenhagen eine Tagfahrt für das nächste Jahr in Aussicht gestellt und beglaubigte Abschriften ihrer dänischen Privilegien zu sehen begehrt.

Die Versammlung, die auf Einladung der Städte zur Vorbereitung dieser Verhandlungen[2]) am 20. Mai 1442 in Stralsund zusammentrat, war reichlich besucht von den Ostseestädten. Von den

---

[1]) Vgl. seine Äußerung bei Christensen, Unionskongerne, S. 133 Anm. 2.
[2]) HR. 2. II n. 490 § 3, 4.

süderseeischen aber besandte nur Kampen mit Vollmacht zugleich von Deventer und Zwolle die Tagfahrt.[1]) Amsterdam jedoch blieb aus. Der Versuch Lübecks, eine engere Verbindung mit den Holländern in dieser Frage herzustellen, mißlang. Auf die Versammelten wirkte es beruhigend, als sie aus den dort vorgelegten und verlesenen Abschriften dänischer, norwegischer und schwedischer Privilegien ersahen, daß Lübeck von altersher gute Privilegien besitze, in denen auch die Hansestädte wohlversorgt seien, wie der Vertreter Revals nach Hause berichtete.[2]) Aber die Zusammenkunft der Städte mit dem König verzögerte sich. Während des Sommers war er in Schweden und Norwegen vollauf in Anspruch genommen. Eine von ihm für den 30. September nach Rostock vorgeschlagene Tagfahrt kam nicht zustande. Auch bei seiner zweimaligen Anwesenheit in Lübeck anläßlich seiner Reise zu einer Fürstenversammlung in Wilsnack im Februar 1443 scheinen die zwischen ihm und den Städten schwebenden Fragen nicht erörtert worden zu sein.[3]) Endlich im Juli erinnerte Lübeck, nachdem Klagen über Vergewaltigung seiner Bürger durch Dänen eingelaufen waren, den König an sein Versprechen. Auch rief es ihm ins Gedächtnis die zwischen ihm und den Städten getroffene Vereinbarung über die Unterdrückung des Besuchs der wilden Läger, d. h. der ungewöhnlichen Fischerplätze auf Schonen, wodurch der hansische Fischhandel und der gute Ruf seiner Lieferungen geschädigt und dem Eindringen nichthansischer Konkurrenten Vorschub geleistet wurde.[4])

Als auch diese Mahnung Lübecks nichts fruchtete, schickte die Versammlung der wendischen Städte, die in Lübeck am 1. März 1445 tagte und die Ordonnanz über die wilden Läger als undurchführbar wieder außer Kraft setzte,[5]) eine Gesandtschaft an den König. Aber der Zeitpunkt war ungünstig. Anfang Mai, als sie vor

---

[1]) HR. 2. II n. 574, 577—579, vgl. 568 § 12.

[2]) HR. 2. II n. 608 § 3, 622, vgl. betreffs der Privilegien für die preußischen Städte das. n. 527 § 13, 14, 532 § 2, 535, 562 § 11, 12, 568 § 11, 569, 588 § 7, 650; für die livländischen Städte n. 555 § 1, 2, Livl. UB. IX n. 832, vgl. HR. 2. V n. 235; für Lübeck das. II n. 587 § 1, 17.

[3]) HR. 2. II n. 611, 622, S. 536 Anm. 1, n. 648—650, 659 § 2; über das Datum von n. 691 vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 82 Anm. 1.

[4]) HR. 2. II n. 490 § 7, 568 § 15, 587 § 2, 608 § 6, 641 § 2, III n. 19 § 8; schon 1405 war von der Hanse ein solches Verbot erwogen worden, HR. 1. V n. 225 § 22, 247 § 8, vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. LXIV.

[5]) HR. 2. III n. 94 § 7, 176 § 5, 180, vgl. n. 184 § 12, 199 § 4, 205 § 11.

ihm in Aalholm erschien, vollzog der König dort gerade seine Verlobung mit Dorothea, der Tochter des Markgrafen Hans von Brandenburg. Er beschied die Boten auf Ende August nach Kopenhagen, wo am 24. die Hochzeit im Beisein auch der schwedischen und norwegischen Reichsräte stattfinden sollte.[1] In Kopenhagen erfuhren die Boten der wendischen und preußischen Städte zunächst manche ihnen im diplomatischen Verkehr mit dem Norden bisher ungewohnte Zurücksetzung. Während der dreitägigen Feierlichkeiten auf dem Schloß aber bewies ihnen, und besonders den Lübeckern, der König Freundlichkeiten. Als dann am 14. September die Krönung der neuen Königin vollzogen war, wurde sie auf dem Schloß von den Boten Lübecks erwartet; der Bürgermeister Wilhelm van Calwen beglückwünschte sie und überreichte ihr namens seiner Stadt kostbare Gaben, einen vergoldeten, außen und innen mit dem Wappen Lübecks geschmückten und mit Goldstücken gefüllten Becher und drei Pelze aus Hermelin, und bat sie, seiner Stadt gnädig und hold und dem lübischen Kaufmann beim König eine gute Fürsprecherin zu sein.[2]

Als aber auch jetzt die Verhandlungen über die Bestätigung der Privilegien nicht vom Fleck rückten, der König neue Ausflüchte machte, drohten die Gesandten ernstlich, abreisen und ihren Städten die durch den König erlittene, ihre Würde schließlich verletzende Behandlung klagen zu wollen. Da lenkte der König ein. Er nannte die Städte seine guten und lieben Nachbarn und vollzog die Bestätigung der schwedischen und norwegischen Privilegien am 25. September nach dem Wunsch der Boten in derselben Weise wie König Erich. Stillschweigend gab dabei der König den einen der beiden 1441 vertagten Streitpunkte, den Sundzoll, auf. Bis 1447 wurde dieser keinem Hansen abgefordert.[3] Die Städte dagegen verzichteten zwar nicht im Prinzip, aber faktisch auf ihre Schadenersatzansprüche.

Was den König zum Einlenken bewog, war nicht das Erscheinen von sieben Raubschiffen des Exkönigs Erich bei Moen, sondern die Erwägung, daß er es bei seiner unsichern Stellung

---

[1]) HR. 2. III n. 179, S. 89, n. 205 § 6, 10, 21, Strals. Chron. I S. 185.

[2]) HR. 2. III n. 205 § 2, 4, 5, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 95.

[3]) HR. 2. III n. 205 passim, Diplom. Norweg. VII n. 427 (für Norwegen), Rydberg, Traktater, III n. 483 (für Schweden). Lübeck nahm beide Privilegien in Verwahrung. Christensen, Unionskongerne, S. 102ff., 110f.

seinen eigenen Untertanen gegenüber nicht mit den Städten verderben dürfe. Die nationalen Empfindungen waren in allen drei nordischen Völkern seit Jahrzehnten stark erregt. Es mußte daher die nordischen Großen insgesamt gegen ihren Herrscher erbittern, daß seine bairischen Begleiter seine engste Umgebung zu bilden fortfuhren und von ihm als seine eigentlichen Berater und Gesandten angesehen wurden. Um gegen jene Rückhalt und Gegengewicht zu haben, ließ er den Städtern in Kopenhagen durch zwei seiner bairischen Räte sogar ein Bündnis anbieten.[1]) Und bezeichnend für sein Verhältnis zu seinen Untertanen einerseits, Lübeck andererseits war es auch, daß er den Morgengabebrief für seine Gemahlin Dorothea, in dem er ihr bedeutende Einkünfte in den drei Reichen für den Fall seines Todes bestimmte, um Neujahr 1446 Lübeck in Verwahrung gab und daß wieder nicht Nordländer, sondern zwei bairische Ritter die Überbringer waren.[2]) Nicht die bairischen Räte widerstrebten der Privilegierung der Städte im Norden, sondern vielmehr die Feinde der Städte unter den nordischen Großen. Denn jene rieten beim Abschluß der Kopenhagener Verhandlungen dem König, seinen schwedischen und norwegischen Untertanen nach dem Wunsch der Städte durch einen offenen Brief die Beobachtung der hansischen Privilegien anzubefehlen, die Reichsräte aber lehnten diesen Vorschlag ab, besorgt um den nationalen Unwillen namentlich des norwegischen Volks darüber.[3]) Und der König mußte das Begehr der Städteboten abschlagen.

Denn namentlich in Norwegen war die Spannung zwischen den Einheimischen und den Deutschen, die wiederholt schon in frühern Zeiten zutage getreten war, infolge der herrischen und übermütigen Art, mit der die deutschen Kaufleute seit dem Frieden zu Wordingborg im Vertrauen auf ihre gesteigerte Macht dort auftraten, außerordentlich scharf geworden. Nicht nur das Volk, sondern auch die Mehrzahl der Großen des Landes war von starkem Haß gegen die Deutschen erfüllt. Und wenn der erste kirchliche Würdenträger, der Erzbischof Aslak Bolt von Trondhjem die Förderung hervorhob, die das deutsche Kontor zu Bergen dem norwegischen Handel, besonders dem der norwegischen Schatzlande und Inseln,

---

[1]) HR. 2. III n. 205 § 14.

[2]) Lüb. UB. VIII n. 323, 328, vgl. n. 312.

[3]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 96, HR. 2. III n. 205 § 21, 206.

gewähre, so äußerte sich dagegen der Reichsdrost Sigurd Jonsson dahin, er wolle mit aller Macht daran arbeiten, daß die Kaufleute aus Norwegen hinauskämen, und wenn er deswegen sein Leben lang Wasser statt des von den Deutschen eingeführten Biers und Weins trinken müsse. Und der königliche Lehnsmann zu Tunsberg, Erland Eindridsson erklärte, gar zu nichtachtend gegenüber dem dortigen deutschen Kontor, unter schweren Flüchen auf dieses und auf die Hansestädte, er achte die Städte nicht mehr als den Sand unter seinen Schuhsohlen. Die Waffe, mit der die Norweger die Hansen zu bekämpfen versuchten, waren die fremdenfeindlichen Bestimmungen der Stadtgesetze, die meist außer Geltung gekommen oder nie nachdrücklich zur Anwendung gebracht waren.[1])

Im Frühjahr 1442 reichten die deutschen Kaufleute zu Opslo und Tunsberg bei Lübeck die dringlichsten Klagen über mannigfache Verletzungen ihrer Privilegien ein. Man wolle ihnen dort die Winterlage nicht mehr gestatten, sondern nur den Verkehr zwischen dem 3. Mai und dem 14. September, nicht mehr eine eigene, in sich geschlossene Niederlassung, sondern nur noch die Einquartierung bei den Bürgern, nicht mehr den Verkauf ihrer Waren an das Landvolk, sondern nur noch an die Bürger, nicht mehr in kleinen Posten, sondern nur noch in bestimmten größeren, nicht mehr nach eigener, sondern nach norwegischer Preisfestsetzung u. a. m. Daraufhin ersuchte die hansische Versammlung zu Stralsund am 20. Mai 1442 den König, jenen Städten die Beobachtung der hansischen Privilegien zu gebieten.[2]) König Christof nahm zunächst keine Partei, auch nicht zwischen der Gemeinde und den Deutschen in Bergen, als jene sich mit Beschwerden über die Hansen an ihn bei seiner Krönung in Opslo wandte. Zum erstenmal aber trat nun der königliche Lehnsmann in Bergen, Olaf Nielsson, als der entschiedenste und heftigste Feind der Hansen in den Vordergrund, der er bis zu der Katastrophe, die seinem Leben 1455 ein Ende machte, blieb.[3])

Im Frühjahr 1443 erließ Nielsson eine ganze Anzahl Vorschriften für die Fremden zur Nachachtung. Allerdings gelang es

---

[1]) HR. 2. II n. 590 § 7, Christensen, Unionskongerne S. 71 f., 98.

[2]) HR. 2. II n. 587 § 6, 590, 608 § 4, 612.

[3]) Über sein Vorleben, Persönlichkeit, Familienverhältnisse vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 87 ff.

den Deutschen bald, sich mit ihm über die meisten zu verständigen, nur nicht über zwei, übrigens keineswegs neue, sondern nur bisher nicht angewandte, daß die deutschen Handwerker in Bergen in Hinsicht auf ihr Verhältnis zum Staat den eingeborenen Norwegern gleichgestellt sein sollten, und daß der festgesetzte Preis ihrer Schuhwaren von ihnen nicht überschritten werden dürfe. Gelang es, die deutschen Handwerksämter, die bisher unter dem Kontor und den Privilegien der Hanse gestanden hatten,[1]) den norwegischen Gesetzen zu unterstellen, so wurde dadurch die Machtstellung der deutschen Kaufleute in Bergen allerdings schwer erschüttert. Daher riefen das Kontor und die Ämter sowohl den König wie auch die wendischen Städte um Entscheidung des Streits an. Und der König verhieß, daß alles auf sich beruhen und nichts Neues eingeführt werden solle, bis die Städte eine Tagfahrt deswegen vereinbarten.[2]) Aber nur sehr kurze Zeit konnten sich die Städte dieses Erfolges freuen. Denn am 15. August 1443 bestätigte der König die Privilegien Bergens und stellte sich zugleich auf den Boden der älteren Handelsgesetze, indem er von den deutschen Handwerkern unter anderem auch die Leistung der den Bürgern obliegenden Staatslasten begehrte und bald darauf in einem besonderen Fall seinen Forderungen auch energisch Nachdruck gab. Aber gedrängt durch die starke Abneigung der Norweger gegen die Fremden ging er noch viel weiter. Am 4. Dezember 1444 erließ er für Bergen eine ausführliche, allerdings vorerst noch nicht in Anwendung gebrachte Verordnung zum Zweck einer starken Beschränkung des Handels und der Bewegungsfreiheit der Fremden. Auch dort sollte ihnen nun u. a. die Winterlage verboten sein und ihr Aufenthalt die Zeit vom 3. Mai bis 14. September nicht überschreiten.[3]) Zugleich erteilte der König, vielleicht unter demselben Einfluß, 1443 und 1444 einer Anzahl holländischer Städte Privilegien zum Handel mit Norwegen, ausgenommen Island und die andern Schatzlande.[4])

Unter diesen Umständen überrascht die Bestätigung der norwegischen Privilegien der Hanse, die König Christof am 25. Sep-

---

[1]) Vgl. früher S. 28.

[2]) HR. 2. VII n. 474, 475, III n. 19 § 5, 309 § 1.

[3]) HR. 2. III n. 309 § 2, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 94ff., S. 99 u. Anm. 2, S. 100.

[4]) Vgl. später in diesem Buch II. 2. Kap.

tember 1445 in Kopenhagen vollzog, und noch mehr sein Brief an Bergen vom 26. Oktober, worin er davon Mitteilung machte und zur Beruhigung der Stadt hinzufügte, daß von der gegen die Deutschen begonnenen Politik trotzdem nicht abgewichen werden solle. Er trieb nach beiden Seiten hin kein ehrliches Spiel. Denn nun trat am 20. Juni 1446 Olaf Nielsson mit der königlichen Verordnung vom 4. Dezember 1444 hervor und verlangte ohne Rücksicht auf die von den Deutschen dagegen geltend gemachte Privilegienbestätigung die Ausführung jener. Auf beiden Seiten erreichte die Erregung einen gefährlichen Grad. Da traten die norwegischen Reichsräte dazwischen und setzten beiden streitenden Teilen eine Tagfahrt auf den 24. Juni 1447 an, wo sie, gleichviel ob der König dabei sei oder nicht, den Streit entscheiden wollten. Inzwischen sollten die Deutschen in Bergen Sicherheit genießen, sich aber der von ihnen bekämpften königlichen Verfügung unterwerfen.[1] Dazu waren aber weder sie noch ihre Städte willens. Diese erhoben nachdrückliche Vorstellungen deswegen beim König. Die Deutschen fürchteten, durch die geplante Reichsratsversammlung ihrer Privilegien gänzlich beraubt zu werden. Lübeck benutzte die Gelegenheit, dem König, der auf der Reise nach Baiern im Februar 1447 sich in der Stadt aufhielt, die Verhältnisse in Bergen vorzustellen und ein Verzeichnis von Klagen über Nielsson einzuhändigen. Daraufhin nahm der König die Sache in die Hand und setzte beiden Teilen zur Verhandlung und Erledigung ihres Streits eine Tagfahrt in Kopenhagen auf den Mai an.[2]

Jedoch gab der König die Reise nach Baiern auf, wie der Hochmeister von einem an jenen gesandten Boten erfuhr, weil die Norweger ihm gedroht hätten, einen andern König zu erwählen, falls er nicht nach Norwegen komme.[3] Damit hing es dann zusammen, daß er Lübeck und seine Genossinnen bei seiner dortigen Anwesenheit um Hilfe gegen Nielsson und den norwegischen Reichsrat ersuchte.[4] Das Verhältnis zwischen dem König und seinen norwegischen Untertanen war offenbar sehr ernst und wahrscheinlich durch die der Hanse erteilte Privilegienbestätigung ganz be-

[1]) Christensen, Unionskongerne, S. 106, 117f.; HR. 2. III n. 309 § 3—5, 7.

[2]) HR. 2. III n. 253 § 3, 257, S. 160, n. 276—279, Lüb. Chron. bei Grautoff II, S. 105, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 119 Anm. 3.

[3]) Livl. UB. X n. 318.

[4]) HR. 2. III n. 277.

sonders verschärft worden. Aber auch sein Verhältnis zu seinen anderen Untertanen war schlecht genug.[1])

Die Boten der wendischen Städte unter Leitung des lübischen Bürgermeisters Wilhelm van Calwen fuhren im Juni 1447 nach Schluß der Hansetagsverhandlungen nach Kopenhagen. In Bergen sah es inzwischen arg genug aus. Trotz seines Stillstandsgelöbnisses hatte Olaf Nielsson noch vor Ende 1446 die Feindseligkeiten gegen die Deutschen wieder aufgenommen, den Handwerkern neue Abgaben auferlegt, und als sie die Zahlung verweigerten, sie dazu gezwungen. Gewalt und Waffen herrschten. Selbst die Kirchen boten keine sichere Zuflucht. Die Hansen baten im Frühjahr die wendischen Städte, ihnen schleunigst Schiffe und Mannschaften zum Schutz gegen die Norweger zu senden.[2]) Jedoch das schlechte Verhältnis zwischen dem König und Norwegen mußte einen für die städtischen Ansprüche günstigen Ausgang der Verhandlungen in Kopenhagen verhindern. Die Städteboten tauschten dort mit Olaf Nielsson und den Norwegern Klageschriften[3]) aus, aber nach mehrwöchigen Verhandlungen war man über Hauptpunkte des Streits, z. B. die Stellung der Handwerker, noch nicht einig.[4]) Endlich tat der König, der es mit beiden Teilen nicht verderben konnte und wollte, den Ausspruch, der hansische Kaufmann solle auf Grund der Privilegien, Gerechtigkeiten und alten löblichen Gewohnheiten weiterhin in Bergen verkehren und Handel treiben, aber vorbehalten dem König und seinen Untertanen, was ihnen zukomme. Genau ebenso beschied er den deutschen Kaufmann zu Opslo, der hier ebenfalls mit seinen Beschwerden sich an ihn wandte.[5]) Somit war die Stellung des hansischen Kaufmanns in Norwegen in der Tat nach wie vor unsicher und Übergriffen ausgesetzt. Die Städte waren mit dem Verhalten des Königs sehr unzufrieden, sie hatten den

---

[1]) Vgl. Livl. UB. X n. 268, 314.

[2]) HR. 2. III n. 309 § 8—18.

[3]) Vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 127 Anm. 4, vgl. dagegen Bruns, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 142ff., der das fragliche Schriftstück, ohne mit Christensens Beweisführung bekannt zu sein, dem ersten Drittel des 16. Jahrhunderts zuweist (gedr. v. Bruns a. a. O. u. v. Yngwar Nielsen i. Christiania Vidensk. Selsk. Forhandl. 1876 S. 17ff.).

[4]) HR. 2. III n. 311 passim, 312, Christensen, a. a. O., S. 442 § 32—35.

[5]) Vgl. das Aktenstück bei Christensen, a. a. O. S. 444 § 36, 37, S. 445 § 38, S. 446 § 47.

Eindruck, als habe er im Grunde genommen seinem Vogt zu Bergen nahezu in allen Punkten recht gegeben.[1])

Während die deutschenfeindliche Strömung der Norweger an den Grundlagen der hansischen Privilegien in Norwegen rüttelte, erhielt der deutsche Handel mit Bergen die erste statutenmäßige Regelung, die zugleich sich als Abschluß einer hundertjährigen Entwicklung der hansischen Handelsverbindungen mit Bergen seit dem ersten Hervortreten der deutschen Niederlassung daselbst darstellt. Allerdings hatten von Anbeginn des deutsch-norwegischen Verkehrs die wendischen Städte dort im Vordergrund gestanden. Denn sie waren die Hauptlieferanten für die unentbehrlichsten Waren: Getreide, Bier, überhaupt Nahrungsmittel und besaßen dadurch fast ein Monopol gegenüber dem Hauptausfuhrartikel Bergens, dem Stockfisch. Die Grundlegung der handelspolitischen Machtstellung der Hanse in Bergen war wesentlich das Verdienst Lübecks gewesen. Lübeck nahm die leitende Stellung in den norwegisch-hansischen Beziehungen, wie die Lübecker Bergenfahrer im hansischen Kontor zu Bergen, ein. Die übermächtige wendisch-lübische Kaufmannschaft suchte die andern Hansen in diesem Verkehr möglichst zu beschränken, in eine von ihr abhängige Stellung herabzudrücken, von der direkten Geschäftsverbindung mit den Nordleuten auszuschließen.[2]) Die preußische Schiffahrt nach Bergen zu beseitigen, ließen sich schon vor 1379 die wendischen Schiffer durch Frachtvergünstigungen an die Bergenfahrer angelegen sein.[3]) Im 15. Jahrhundert waren die Handelsbeziehungen Danzigs zu Bergen, der Besuch preußischer Kaufleute und Schiffer dort überaus gering. Der Danziger Kaufmann und Ratsherr Berthold Buramer stand mit seinen ausgedehnten Handelsinteressen im skandinavischen Norden in Preußen vielleicht einzig da; 1438 pachtete er sogar mit Olaf Nielsson zusammen Island vom Könige.[4]) Nächst den wendischen unterhielten verschiedene süderseeische Städte einen lebhaften Verkehr mit Bergen. Und zwar pflegten die Ihrigen, da sie die für den Verkehr mit den Nordleuten entscheidenden Güter, Getreide und Bier, nicht oder nur in geringer Menge be-

[1]) Lüb. Chron., bei Grautoff, II S. 105.

[2]) Vgl. früher S. 26, 30f.

[3]) HR. 1. II n. 177 § 2.

[4]) Hans. UB. VI n. 647, HR. 1. VIII n. 32 § 3, 330, 331, HR. 2. I n. 106, 543 § 43, Norsk histor. Tidsskrift 3. R. II S. 117f.

saßen, den Fisch aus zweiter Hand, von den wendischen Kaufleuten in Bergen, einzuhandeln. Außerdem aber begannen sie in den wendischen Städten selbst Getreide, Bier, Mehl und Malz zur Ausfuhr nach Bergen aufzukaufen, jedoch mußten sie sich dagegen verpflichten, den dafür dort eingehandelten Stockfisch in die wendischen Städte zu führen. Dies Herkommen aber geriet mehr und mehr in Verfall, sie schafften den Fisch direkt nach der Südersee, und Deventer wurde geradezu im Westen der bedeutendste Stapel des Verkehrs mit Bergen.[1]) Vom Rheingebiet, das bis hinauf zur Schweiz ein Hauptabsatzfeld des Stockfisches war, konnte derselbe billiger über Deventer als über Lübeck bezogen werden. Es handelte sich für die wendischen Städte also darum, ein weiteres Anwachsen des süderseeisch-bergischen Verkehrs, der ihnen einen wertvollen Handelsartikel zu entziehen drohte, zu verhindern. Schon 1440 verlangten sie, daß der Stockfisch nicht auf andere neue Häfen und Stapel wie Deventer, sondern nur nach den wendischen Städten, „wie es von alters her Gewohnheit gewesen sei", bei Strafe des Ausschlusses aus diesen geführt werde.[2]) Und sechs Jahre später, am 17. Juli 1446, erließen die sechs wendischen Städte — nicht mehr die Hanse, die noch 1418 als die Ordnerin des hansischen Handels mit Bergen erscheint! — jene Verfügung, daß fortan wieder „nach alter Gewohnheit" der Stapel des Bergerfisches in Lübeck und den drei andern wendischen Städten Wismar, Rostock und Stralsund gehalten werden solle; kein Mitglied der Hanse, das den Fisch nicht von Bergen nach den vier Städten führe, dürfe aus diesen Mehl, Malz und andere Lebensmittel ferner nach Bergen ausführen und noch in der Hanse geduldet werden.[3]) Der energische Protest, den die süderseeischen Städte, voran Kampen, auf dem Hansetage im Mai 1447 gegen diese wendische Ordonnanz erhoben, war natürlich erfolglos.

Auch hier also machten die wendischen Städte den Versuch, eine alte verfallende Gewohnheit durch Einführung eines Verkehrs- und Handelszwangs zu einer Notwendigkeit umzugestalten. Freilich war es nicht zu erwarten, daß die süderseeischen Städte sich dem-

[1]) HR. 2. II n. 35, 397.

[2]) HR. 2. II n. 397.

[3]) Diplomat. Norweg. VII n. 431, vgl. HR. 2. VII n. 342 § 12, 14. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XIVff., irrt S. XXI, wenn er ein ausschließliches Stapelrecht Lübecks aus obigem Erlaß herausliest.

selben fügen würden. Eine andere Kehrseite der übermächtigen Stellung Lübecks und der andern drei Städte im Außenhandel Bergens und des nördlichen Norwegen aber war die, daß Umgehungen des Bergener Stapelmonopols, wie die Engländer sie seit Jahrzehnten trotz aller Verbote ihrer eigenen und der norwegischen Regierung betrieben, nun auch von hansischer Seite häufiger zu werden begannen.

Es waren nicht nur die norwegischen Verhältnisse, um deretwillen die Gesandtschaft der wendischen Städte im Juni 1447 nach Kopenhagen gezogen war. Denn auch in Kopenhagen hatten sich Schwierigkeiten für ihre Kaufleute erhoben, die Stadtbevölkerung forderte eine Kontrolle über die dortige deutsche Niederlassung in der Form, daß der eine ihrer beiden Älterleute immer ein Däne sein solle, sie focht auch in andern Richtungen ihre Stellung, selbst ihren Winteraufenthalt an.[1]) Zütfen, Kampen und Bremen hatten über willkürliche Wegnahme von Waren und Schatzung von Schiffen ihrer Bürger auf dem eben gewesenen Hansetag geklagt, Zwolle darüber, daß der König durch seinen Hauptmann zu Helsingborg von seinen Schiffen im Widerspruch mit den hansischen Privilegien einen Nobel von jedem Schiff erheben lasse.[2]) Anderthalb Jahre hatten die Beziehungen der Hansestädte zu Dänemark zu Klagen nicht Anlaß gegeben, nun kam der König wieder auf den Sundzoll zurück. Denn auch den Preußen begann er ihn im Sommer 1447 in Höhe von einem Nobel für jedes Schiff wieder abzufordern. Aber sofort erhob der Hochmeister, noch ehe seine Städte bei ihm vorstellig geworden waren, dagegen Protest, schon Anfang August ging seine Gesandtschaft deswegen nach Dänemark und erhielt von König Christof die zufriedenstellendsten Zusagen. Er kam aber nicht mehr dazu, diese wahrzumachen.[3])

Ein Zusammenstoß zwischen dem König und Lübeck gefährdete im Herbst 1447 den Frieden. Er hatte in der auch früher schon zutage getretenen Absicht, in den Kreisen der deutschen Fürsten eine politische Rolle zu spielen, zu einem Fürstentag nach Lübeck für den September eingeladen, ohne merkwürdigerweise

[1]) HR. 2. III n. 313, Christensen, Unionskongerne, S. 445 f. § 38, 40—46.
[2]) HR. 2. III n. 288 § 4, 8, 20, 311 § 8.
[3]) HR. 2. III n. 318 § 5, 9.

Lübeck selbst davon in Kenntnis zu setzen. Erst im letzten Moment, nachdem schon eine Anzahl Fürsten eingetroffen war, begehrte er von der Stadt Geleit mit unbeschränktem Gefolge und bestimmte sogar einen militärisch wichtigen Punkt der Stadt als sein Quartier. Jedoch Rat und Bürgerschaft Lübecks waren nicht derart, sich von fremder Anmaßung auf ihrem eigenen Grund und Boden Bedingungen vorschreiben zu lassen. Sie schrieben ihm ihrerseits, wie es der allgemeine Brauch der Städte gegenüber Fürsten war und wie es Lübeck selbst Kaiser Karl IV. gegenüber 1375 getan hatte, die Zahl seiner Begleiter, 400—500, und sein Quartier vor. Der König war verletzt und kam gar nicht nach Lübeck, empfing aber auch von Wismar, als er dort die gleichen Bedingungen stellte, einen ablehnenden Bescheid. Dagegen kam Rostock ohne Aufforderung seinen Wünschen entgegen, er aber, nachdem er in Heiligenhafen seine bairischen Verwandten gesprochen hatte, reiste nach Kopenhagen zurück.[1])

Jedoch erkannte er den guten Willen Rostocks an. Er verlieh ihm für die Niederlassungen seiner Kaufleute in Opslo und Tunsberg am 22. Oktober 1447 ein Handelsprivileg, das fortan die Grundlage für die vorherrschende Stellung dieser im deutschen Handel mit beiden Plätzen bildete. Die Rostocker durften darnach in beiden und überhaupt in der ganzen Landschaft Wigen Handel mit anderen Gästen treiben, ihre Waren im Kleinhandel absetzen, während des Winters dort liegen u. a. m.[2]) Es setzt andererseits in Verwunderung, daß der König, der eben notdürftig den ihm drohenden Zwiespalt mit den Norwegern überbrückt hatte, ihre Erregung durch diese wertvollen Verleihungen an eine Hansestadt, die das erstrebte Aufblühen des nationalen Handelsstandes in Südnorwegen erschweren mußten, wieder gegen sich herausforderte.

Gegen Lübeck und Wismar dagegen hegte der König Rachegedanken, aber ehe er sie in die Tat umsetzen konnte, starb er Anfang Januar 1448.[3]) Unleugbar war die ihm gestellte Auf-

---

[1]) Lüb. Chron., bei Grautoff II, S. 110f., vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 136ff., Stein, Beiträge usw., S. 101 Anm. 1.

[2]) HR. 2. III S. 236 Anm. 1, Diplom. Norweg. VII n. 435.

[3]) Über die Absichten, die man ihm in Lübeck zutraute, vgl. Lüb. Chron. b. Grautoff II, S. 112. Über seinen Todestag vgl. Christensen, a. a. O., S. 139 Anm. 3.

gabe, sich in den ihm fremden Verhältnissen des Nordens zurechtzufinden, sehr schwer. Aber ebenso gewiß ist, daß er politische Einsicht nur in geringem Maße besaß, daß sein Handeln Einfällen des Augenblicks und seiner jeweiligen Stimmung entsprang.[1])

Ein Thronwechsel im skandinavischen Norden war für die wendischen Städte und den deutschen Orden in Preußen immer eine Frage von großer Wichtigkeit. Gewöhnlich überließen sie den nordischen Völkern selbst die Entscheidung über den künftigen Herrscher, und die wendischen Städte stellten dann willig diesem ihre Hilfe zur Verfügung, wenn er derselben bedurfte, machten sein Interesse zu dem ihrigen und dienten dadurch aufs beste den Erfordernissen ihres Handels und Verkehrs. Auch im Frühjahr 1448 warteten die Städte ab. Aber zu einer Einigung zwischen den drei Reichen über ein gemeinsames Oberhaupt kam es nicht trotz der Versammlung, die Pfingsten in Kopenhagen zwischen den Räten der drei Reiche und der Königinwitwe Dorothea stattfand.[2]) Denn in Schweden gewann die nationalistische Strömung der großen Masse des Volkes die Herrschaft, die geistliche und weltliche Aristokratie schlossen sich derselben an und am 20. Juni 1448 wurde in Stockholm der damals etwa 40jährige Karl Knutson Bonde zum König erwählt. Man hoffte in Schweden zugleich mit gutem Grund, die Zustimmung der Norweger zu dieser Erhebung eines einheimischen Großen zu erlangen.[3]) Seine Aufgabe war ihm durch die patriotischen Wünsche der Strömung, die ihn emporhob, vorgezeichnet. Er sollte das schwedische Reich wieder in dem Umfang herstellen, wie es um die Mitte des 14. Jahrhunderts unter den Folkungern bestanden hatte.[4]) Halland und Schonen, vor allem aber Gotland, sollten wieder gewonnen, dem Seeräuberunwesen des Exkönigs Erich dort ein Ende gemacht werden.

---

[1]) Vgl. die ausführliche Würdigung von Christensen, Unionskongerne, S. 145ff., 159ff., dessen Urteil mit Recht von der bisher herrschenden Auffassung abweicht.

[2]) Livl. UB. X n. 446.

[3]) HR. 2. IV n. 521, Livl. UB. X n. 482. Vgl. Styffe, Bidrag usw., III S. Vff., XXXV.

[4]) Vgl. HR. 2. IV n. 293.

König Erich, der Gotland als sein persönliches Eigentum betrachtete und es vergeblich nacheinander den Hochmeistern Paul von Rußdorf und Konrad von Erlichshausen zum Kauf anbot, hatte alsbald nach seinem Sturz in den drei Reichen gegen seine ehemaligen Untertanen den Kaperkrieg von dort aus eröffnet, der auch den hansischen Seeverkehr, in erster Linie natürlich mit dem Norden, nicht ungestört ließ. Ein Vermittlungsversuch Lübecks zwischen Erich und Christof war schnell gescheitert, möglicherweise hintertrieben durch die niederdeutschen Fürsten, die im Februar 1443 in Wilsnack versammelt waren und meinten, daß der Fürstenstand Lübeck die Ehre der Vermittlung nicht gestatten dürfe.[1]) Aber auf die Länge litt der Handel der Ostseestädte durch die Kaper Erichs zu schwer, namentlich seitdem er diesen, wie er Lübeck im September 1445 mitteilte, Befehl gegeben hatte, allen Verkehr mit den drei Reichen systematisch zu unterdrücken. Nun wurden sie vollends zügellos[2]) und ihre Plage für die Neutralen wurde auch durch den Stillstand, den Christof mit Erich im Hochsommer 1446 schloß,[3]) nicht vermindert. Mahnungen der Städte und des Ordens an Erich fruchteten nichts, ja er erklärte einem Boten des Hochmeisters geradezu, daß er zum Frühjahr 1448 seine 500 Seeräuber noch um 1000 pommersche vermehren werde.[4]) Der Hochmeister begnügte sich, für Preußen und Livland ein Verbot des Verkehrs mit Gotland zu erlassen. Lübeck aber sandte 1448 Friedeschiffe aus und ließ durch sie seine Stockholmfahrer geleiten.[5])

So war die Lage, als der neue Schwedenkönig Karl Knutson nach Gotland übersetzte. Mitte August 1448 war Erich auf die Stadt Wisby und die Wisborg beschränkt. Karl bemühte sich mit Erfolg, die hansischen Handelsschiffe gegen seine schwedischen Mannschaften sicherzustellen, und konnte der Sympathien der Ostseestädte um so mehr gewiß sein, als er durch sein rasches Vorgehen dem Seeraub Erichs ein Ende machte.[6]) In Dänemark jedoch

---

[1]) HR. 2. III n. 6, 8, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 78ff.

[2]) HR. 2. III n. 207, 216 § 10, 219, Lüb. UB. VIII n. 322 usw.

[3]) Livl. UB. X n. 264, 269, HR. 2. III S. 143 Anm. 1.

[4]) Livl. UB. X n. 407.

[5]) HR. 2. III n. 375—386, 395, 402 § 1, 5, Livl. UB. X n. 426, vgl. 482, 496, Strals. Chron. I S. 189.

[6]) Strals. Chron. I S. 189f., HR. 2. III n. 471.

rief dieses Bestürzung hervor und beschleunigte die Erwählung eines neuen Oberhauptes. Im August 1448 wurden sich die Dänen endlich über die Persönlichkeit ihres künftigen Herrschers schlüssig, anscheinend jedoch nicht ohne Einwirkung der wendischen Städte, namentlich Lübecks. Denn Boten von Lüneburg, Hamburg und Lübeck befanden sich um den 24. August zusammen mit den Räten Herzog Adolfs von Schleswig in Kopenhagen. Gewählt wurde des Herzogs Neffe, der 23 jährige Graf Christian von Oldenburg.[1])

Auch der neue Dänenkönig mußte sich durch die Gewinnung Gotlands erst Popularität zu erwerben suchen. Die dänisch-schwedische Feindschaft war dadurch von vornherein gegeben. Aber Lübeck, das von beiden Mächten um Unterstützung ihrer Ansprüche angegangen wurde, beobachtete vollste Zurückhaltung.[2]) Und ebenfalls lehnten die wendischen Städte Hilfeleistung ab, als sie von einer Reihe niederdeutscher Fürsten, so von Herzog Adolf von Schleswig, Markgraf Hans von Brandenburg und anderen darum gebeten wurden, die zu Wilsnack im März 1449 sich zur Befreiung Erichs und Unterstützung Christians gegen Karl Knutson vereinigt hatten.[3]) Zur selben Zeit spielte Erich uneingedenk eines mit Karl am 22. Dezember 1448 geschlossenen Vertrags, ihm die Wisborg zum April einzuräumen, Burg und Stadt einem Geschwader König Christians in die Hände und siedelte nach Rügenwalde über.[4]) Sein Hauptmotiv dazu war wohl Rache, denn nächst Engelbrecht hatte Karl Knutson am meisten zu seinem Sturz in Schweden beigetragen. Im Sommer 1449 erschien König Christian selbst mit einer Flotte in Wisby, am 31. Juli schloß der schwedische Befehlshaber Magnus Green mit ihm einen Vertrag, demzufolge die Schweden die Insel räumten, ein Stillstand geschlossen, Verhandlungen, die am 1. Mai 1450 in Halmstad zur Erledigung aller Streitpunkte zwischen beiden Mächten geführt werden sollten,

[1]) Strals. Chron. I S. 189, Otto Beneke, Dat Slechtbok nach Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1876 S. 201, u. Christensen, Unionskongerne, S. 165 Anm. 4; über das Datum seiner Erwählung vgl. hier die Erörterungen S. 164 ff., dazu auch Livl. UB. X n. 482.

[2]) HR. 2. III n. 474, VII n. 511.

[3]) Strals. Chron. I S. 190, vgl. HR. 2. III n. 497, später Lüb. UB. VIII n. 614.

[4]) Styffe, Bidrag usw., III S. XIV ff.

verabredet wurden.[1]) Die von Karl Knutson so glücklich eingeleitete Unternehmung hatte einen kläglichen Ausgang genommen. Der Orden aber war froh, denn schon hatte ihn die Ausbreitung der schwedischen Macht mit Besorgnissen vor einer Einmischung in die inneren Angelegenheiten Livlands zu erfüllen begonnen.[2])

Es konnte nicht in der Absicht der Städte liegen, in den Gang der Dinge im Norden zugunsten Karl Knutsons einzugreifen. Denn seine Herrschaft ruhte auf unsicheren Unterlagen, er ward von der schwedischen Aristokratie, aus der er hervorgegangen war, nur als primus inter pares angesehen und überdies war deren Stimmung keineswegs ganz ablehnend gegen den Unionsgedanken. Aber selbst wenn sie einen schlechteren politischen Sinn besessen hätten, mußte sie ein anderer Umstand an jederart Parteinahme für Schweden hindern. Das war das Verhältnis der Fürstenmacht zu den Städten, das gerade zu dieser Zeit sich in einer schweren Krisis befand. Denn die seit lange latent vorhandene Spannung zwischen beiden Mächten war in Oberdeutschland in offene heftige Fehde übergegangen, ein Ereignis, das auch in Niederdeutschland die Gemüter mächtig erregte, in den fürstlichen Kreisen hier der Abneigung gegen die Städte stärkeren, aufreizenden Antrieb gab, in den Städten dagegen die Besorgnis vor feindlichen Anschlägen jener bedeutend steigerte. Jedoch kam auf diesem Boden die Spannung zwischen beiden nicht zum Ausbruch. Der Gesichtspunkt aber, der aus dieser Lage sich für die wendischen Städte in ihrem Verhalten gegen die nordischen Mächte ergab, war der, sich mit König Christian wegen seiner zahlreichen fürstlichen Freunde in Niederdeutschland nicht zu überwerfen. Ja, sie gestatteten, was sie noch ein Jahr zuvor verweigert hatten, König Christian im Frühjahr 1450 die Anwerbung von Knechten und Schiffen bei sich.[3]) Doch sein Verlangen nach Einstellung des Verkehrs mit Schweden wies Lübeck ab, nachdem der Rat einen Beschluß der Bürgerschaft darüber eingeholt hatte. Die preußischen Städte aber, denen des Königs Vogt auf Gotland, Olaf

[1]) Styffe, Bidrag, III S. XVIII ff., vgl. Lüb. Chron., bei Grautoff II, S. 122 ff., Strals. Chron. I S. 192.

[2]) Livl. UB. X n. 560 Nachschrift.

[3]) Christensen, Unionskongerne, S. 182.

Axelsson Tott, den Verkehr mit Schweden untersagte, riefen ihren Herrn an.[1])

Die Lage im Norden hatte sich inzwischen verwickelter gestaltet. Karl Knutson war am 20. November 1449 in Trondhjem auch zum norwegischen König gekrönt worden; nur der Süden des Landes, wo der von Dänemark eingewanderte Adel die Führung hatte, versagte ihm die Anerkennung und verlangte Christian als König. Diese Spaltung des Landes bewirkte, daß auch der Streit beider Herrscher um die norwegische Krone der Zusammenkunft in Halmstad zur Erledigung überwiesen wurde.[2])

Diese vertagte durch den Vertrag vom 13. Mai 1450 die gotländische Streitfrage um ein Jahr, bestätigte den Friedenszustand und sprach das Recht auf Norwegen Christian zu und Karl ab. Boten der vier wendischen Ostseestädte nahmen an der Versammlung teil entsprechend der Aufforderung, die sie von beiden Parteien erhalten hatten,[3]) trafen aber, mindestens zum Teil, so spät ein, daß sie, auch wenn sie gewollt hätten, auf die Erledigung der inneren Angelegenheiten des Nordens keinen Einfluß mehr gewinnen konnten. Übrigens konnten sie mit den getroffenen Bestimmungen im Hinblick auf ihre Verkehrsinteressen zufrieden sein, namentlich mit dem Gebot, daß alle Auslieger beider Teile bis zum 29. Juli die See geräumt haben mußten, wollten sie nicht Gefahr laufen, als Friedensbrecher bestraft zu werden. Doch nahmen die Städte die günstige Gelegenheit wahr, beiden Teilen etliche Beschwerden ihrer Kaufleute vorzutragen, den Dänen über ungewöhnliche Belastungen in Malmö, den Schweden über Behinderung des hansischen Verkehrs nach der Newa.[4]) Als sie aber die Dänen ersuchten, den König zur Bestätigung der hansischen Freiheiten in Norwegen anzuhalten, empfingen sie einen hinhaltenden Bescheid, trotzdem sie die Verdienste der hansischen Kaufleute um seine Sache in Norwegen hervorhoben. Sie hatten in Bergen Olaf Nielsson, der wie der Adel im Süden schon im Frühjahr 1449 sich Christian angeschlossen hatte, gegen die mit Karl sympathisierenden

---

[1]) HR. 2. VII n. 522 u. Anm. 1, III n. 594 § 6.

[2]) Styffe, Bidrag, III S. XXVIff.

[3]) Styffe, Bidrag, III S. XXXIII, Lüb. Chron., bei Grautoff II, S. 131f., HR. 2. III n. 603 § 2—4, 8, VII n. 523, Christensen, a. a. O., S. 184 Anm. 3.

[4]) HR. 2. III n. 603 § 7, 9.

Bauern unterstützt, auch in Opslo und Tunsberg die dänisch gesinnten Vögte in Schutz genommen.[1])

Als bald nach Schluß der Halmstader Zusammenkunft König Christian nach Norwegen reiste, fand er dort keinen Widerstand. Von Bergen nach Trondhjem gaben ihm die Hansen mit fünf Schiffen und 300 Gewappneten das Geleit.[2]) Dort wurde er am 2. August 1450 gekrönt, auf der Rückreise in Bergen am 29. August der ewige Unionsvertrag zwischen Dänemark und Norwegen abgeschlossen.[3]) Hier bekam er aus persönlicher Anschauung zum erstenmal einen nachhaltigen Eindruck von der Bedeutung des deutschen Kontors, und der süddeutsche Dichter Michael Behaim, der den König von Trondhjem nach Bergen begleitete, schildert mit überschwenglichen Worten in einem Gedicht die Lebendigkeit und Vielgestaltigkeit des dortigen Hafenbildes und Warenverkehrs.[4]) Aber noch in Bergen kam es zwischen den Hansen und dem König zu einem Zusammenstoß. Die Lübecker Bergenfahrer hatten Ende Juli bei Skagen eine englische Gesandtschaft abgefangen, die wegen der Wegnahme einer großen hansischen Baienflotte durch die Engländer mit Preußen unter Übergehung des besonders schwer geschädigten Lübecks eine Verständigung herbeiführen sollte, die Gesandten nach Lübeck geschickt,[5]) das Schiff mit seiner wertvollen Tuchladung als Schadenersatz an sich genommen und nach Bergen gebracht, als der König gerade dort weilte. Dieser aber, der gerade mit England in Frieden lebte, faßte die Sache sehr ernst auf, erklärte die Schiffer und die Älterleute des Kontors für Seeräuber, nötigte sie, Schiff und Gut ihm auszuliefern und als Sühne ihm 20 Last Bier zu überreichen und 1000 M. lübisch darzuleihen, die er übrigens im folgenden Jahr zurückzahlte. Vor allem aber mußten sie versprechen, die ganze Angelegenheit vor keinen auswärtigen Richterstuhl zu ziehen. Jedoch gerade das taten sie, indem sie, noch während der König sich in Bergen aufhielt, den Kaiser baten, jenen zur Herausgabe ihrer rechtmäßigen Beute zu bewegen.[6])

---

[1]) Lüb. Chron., b. Grautoff II, S. 121, HR. 2. III n. 603 § 6.

[2]) Chronik Gerens i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 352.

[3]) Christensen, Unionskongerne, S. 186f., Styffe, Bidrag, III S. XXXIVf.

[4]) Vgl. Y. Nielsen, Bergen fra de ældste Tider indtil Nutiden, S. 255.

[5]) Vgl. später in diesem Buch II, 4. Kap.

[6]) Chronik Gerens i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 352, Lüb. Chron., bei Grautoff II, S. 132f., Christensen, a. a. O., S. 188.

Als Antwort bestätigte der König am 8. September 1450 die Privilegien der Stadt Bergen unter besonderer Hervorhebung der den Hansen so unangenehmen Verleihungen seines Vorgängers. Außerdem nutzte er geschickt die augenblickliche Zwietracht zwischen dem Kontor und den deutschen Handwerkern zu einem wohlberechneten Vorstoß gegen die Machtstellung der Deutschen in Bergen aus.

Der herrschende Zwist entsprang dem Bestreben der Handwerker, sich der drückenden Abhängigkeit vom Kontor, die in ihrem vollen Umfang noch jüngst von diesem und von den wendischen Städten festgestellt war, zu entziehen.[1]) Sie hatten sich, wie es scheint, 1446 oder 1447 dem Kontor gegenüber verpflichtet, ihren eigenen Vertrieb namentlich von Mehl und Bier, das sie direkt über See bezogen, aufzugeben.[2]) Das Statut der wendischen Städte vom 17. Juli 1446 hatte ihnen die Gerichtsbarkeit des Kontors auch für ihre Angelegenheiten, wie sie gegenüber den Schiffern und Kaufleuten bestand, nachdrücklich in Erinnerung gebracht und sie angewiesen, sich eines ruhigen und friedlichen Betragens den Norwegern gegenüber zu befleißigen, da ihr unruhiges und gewalttätiges Auftreten den Frieden zwischen den Deutschen und den Norwegern nicht selten gefährdete.[3]) Die Übertretungen aller dieser Bestimmungen, deren sich aber die Handwerker alsbald wieder schuldig machten, hatten schon im Herbst 1449 und Frühjahr 1450 ergebnislose Verhandlungen des Kontors mit den Ämtern zur Folge gehabt. Vielmehr hatten sie unter Führung des Schuhmacheramts ihrem Streben nach größerer eigener Bewegungsfreiheit durch Anlehnung an den geschworenen Feind der Deutschen, den Vogt Olaf Nielsson, mehr Nachdruck gegeben. Im Frühjahr 1450 hatte er ihnen die Nutznießung ihrer angeblichen Privilegien bis zum Eintreffen des neuen Landesherrn in Bergen verbrieft.[4])

Diesen Zwiespalt nun benutzte König Christian, um beide Teile noch weiter mit einander zu entzweien. Am 9. September 1450 erteilte er den deutschen Schuhmachern die Bestätigung ihrer älteren Privilegien und die vom Kontor so heftig bestrittene Erlaubnis zu jeder Art Handel mit den Landeseingeborenen. Dafür

[1]) Vgl. dazu früher S. 28.

[2]) Hans. UB. VIII n. 42 § 1, 7—11, vgl. HR. 2. VII n. 528 § 1—9, 14, 15.

[3]) Hans. UB. VIII n. 42 § 2, Diplom. Norweg. VII n. 431, vgl. HR. 2. VII n. 528 § 13, 16.

[4]) Hans. UB. VIII n. 42 § 19—21, vgl. Christensen, a. a. O., S. 190 Anm. 1.

unterwarfen sie sich gemäß der Forderungen des Königs der norwegischen Gerichtsbarkeit und Entrichtung derselben Abgaben und Leistungen, die die Eingeborenen zahlten.[1]) Die kurzsichtige Begierde der Schuhmacher nach augenblicklichen Vorteilen hatte über das Bewußtsein politischer, kultureller und nationaler Zusammengehörigkeit der Deutschen in Bergen gesiegt. Die andern Ämter zwar schlossen sich in diesem kritischen Augenblick an das Kontor an und unterwarfen sich dessen Forderungen, aber der Verlust des mächtigsten und größten Amts, das 1451 über 60 selbständige Schuhmacher umfaßte, durfte doch nicht leicht genommen werden.

Dem Kontor selbst aber gelang es nicht, vom König für länger als ein Jahr Erlaubnis zum Genuß seiner Privilegien zu erlangen.[2]) Beide Teile, das Kontor und die Schuhmacher, unterbreiteten im Frühjahr 1451 Lübeck ihren Streit. Lübeck aber verkündete mit Vollmacht der Hanse, wenigstens der wendischen Städte, beiden am 19. Mai 1452 eine Vertagung seiner Entscheidung, gebot beiden Frieden bis Ostern 1456 und legte den Schuhmachern die Pflicht auf, inzwischen dem Kaufmann Beistand zu leisten und nichts zu seinem Schaden auf fremdes Gebot hin zu unternehmen bei Verlust des Geleits in den Hansestädten.[3]) Lange ist dann vom Verhältnis des Kontors zu den Ämtern und insbesondere den Schuhmachern nicht mehr die Rede. Auch läßt sich nicht erkennen, daß der von Lübeck vorläufig beigelegte Zwiespalt eine besondere, nachteilige Wirkung für die Machtstellung des hansischen Kontors in Bergen gehabt hat. Es war gewissermaßen nur ein Vorspiel zu Vorgängen des 16. Jahrhunderts. Das Kontor wünschte entsprechend den bisherigen Verhältnissen die deutschen Handwerker in politischer und wirtschaftlicher Abhängigkeit von sich zu erhalten, um durch festen Zusammenschluß die Kraft des deutschen Elements noch zu vermehren. Die Handwerker andererseits, hier nur die Schuhmacher, suchten sich diesem Zwang zu entziehen, selbst mit Hilfe der fremden Landesherrschaft. Sie besaßen nicht den politischen Weitblick, zu erkennen, daß sie dadurch das allgemeine Interesse, die Machtstellung und Selbständigkeit des ge-

[1]) Hans. UB. VIII n. 42 § 22, 23, 30, III § 1—5, Diplom. Norweg. I n. 812, Christensen, a. a. O., S. 190f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 42 § 24, 32, III § 7.

[3]) HR. 2. VII n. 528—530, Hans. UB. VIII n. 42 § 25—34, Abschn. III, n. 145, vgl. S. 108 Anm. 3.

samten deutschen Elements und dadurch ihre eigene, aufs schwerste gefährdeten, daß das Ende Vereinzelung, Unterwerfung durch die Landesherrschaft und Herauslösung aus dem alten Verband, Entnationalisierung, sein mußte.

Noch immer hatte der König die hansischen Privilegien in Dänemark und Norwegen nicht bestätigt. Nur Rostock erneuerte er am 12. April 1451 das Sonderprivileg seines Vorgängers für den Aufenthalt und Handel seiner sogenannten Wiekfahrer in Opslo und Tunsberg, wo Rostock nun die Festigkeit seiner Niederlassungen durch eine Reihe von Vorschriften alsbald erhöhte; doch sollte auch dies Privileg ähnlich wie die Privilegien des Kontors zu Bergen nur Gültigkeit haben bis zur nächsten Tagfahrt zwischen dem König und den Städten, die über die allgemeine Bestätigung der hansischen Privilegien in beiden Reichen die Entscheidung treffen sollte.[1]) Aber so wenig wie in Odense im April wurde in Avaschäer in Blekinge Mittsommer 1451 dies Ziel von den Städten erreicht.[2]) Jedoch auch die gemäß dem Halmstader Abkommen hier begonnenen Verhandlungen zwischen den Dänen und Schweden, die alle noch übrigen Streitpunkte beseitigen sollten, scheiterten schon an der ersten Forderung der Dänen auf Auslieferung der Morgengabe der Königin Dorothea, mit der sich König Christian im Herbst 1449 vermählt hatte. Die Verhandlungen mußten abgebrochen werden, die Städteboten fürchteten neuen Ausbruch des Krieges und wurden wegen des neutralen Handels besorgt. Lübeck insbesondere war auf die Dänen erbittert, denen es die ausschließliche Schuld an dem Scheitern der Verhandlungen beimaß. Aber vergebens suchte König Karl aus der Stimmung der Boten von Lübeck und Stralsund, die er zu sich einlud und mit schönen Pferden und anderen Dingen beschenkte, Vorteil zu ziehen. Sie begnügten sich mit der Versicherung beider Herrscher, Gewalttätigkeiten gegen die Ihrigen bis Pfingsten 1452 verhindern zu wollen.[3])

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 23, 199, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1888 S. 164.

[2]) Hans. UB. VIII S. 11 Anm. 2, S. 52 Anm. 3, Lüb. UB. VIII n. 764, HR. 2. IV S. 1 u. Anm. 2, n. 1, 34, Strals. Chron. I S. 196.

[3]) Lüb. UB. IX n. 24, HR. 2. IV S. 1, Lüb. Chron., b. Grautoff II S. 143f., Strals. Chron. I S. 192f., 196, Hans. UB. VIII n. 80, 97, vgl. Christensen, a. a. O., S. 201.

Jedoch dies wollte nicht viel besagen, denn bald nach Schluß der Tagfahrt begann der wieder aufflammende dänisch-schwedische Kampf den neutralen Handel in Mitleidenschaft zu ziehen und verschlechterte sich das Verhältnis zwischen König Christian und Lübeck in bedenklicher Weise. Eine Folge dieser Spannung aber war, daß eine Annäherung zwischen dem König und den Holländern erfolgte. Kaum also trat im Verhältnis der Hansestädte zum Norden eine Verschlechterung zu Tage, so waren die Holländer auf dem Platz, um für ihren Handel daraus Nutzen zu ziehen, und fanden bei dem nordischen Herrscher Entgegenkommen.

Gleichfalls um die Mitte des Jahrhunderts traten auch im Westen des hansischen Handelsgebiets Ereignisse ein, die den Hansestädten Veränderungen in ihrer dortigen Stellung, die sich in aller Stille inzwischen vollzogen hatten, deutlich machten und auch den Verkehr der Holländer wieder beförderten. Das Verhältnis zwischen Lübeck und England, das infolge der Wegnahme der hansischen Baienflotte im Mai 1449 durch die Engländer schon sehr schlecht war, drohte in einen offenen Krieg überzugehen, und die fortschreitende Abneigung der englischen Städtebevölkerung gegen das Übergewicht der Hansen im englischen Außenhandel drängte ebenfalls dahin. Gleichzeitig hielt Lübeck für nötig, und die Hanse schloß sich seiner Auffassung an, 1451 gegen Flandern wieder einmal eine Handelssperre zu verhängen. Aber der Verlauf dieser zeigte, daß die Hanse infolge der Ausbildung des burgundischen Reichs inzwischen ein gutes Teil ihrer alten Macht gegenüber den Niederlanden eingebüßt hatte. Außerdem aber trat innerhalb der Hanse immer schärfer eine Spaltung hervor, die durch verschiedene Auffassung und Wünsche teils über die gegen beide Mächte einzuschlagende Handelspolitik, teils über Organisationsfragen des hansischen Verkehrs auf niederländischem Boden hervorgerufen und genährt wurde.

Während des verflossenen halben Jahrhunderts waren die hansischen Verkehrs- und Handelsinteressen sowohl in England wie in den Niederlanden wie überhaupt im westlichen Europa von der Hanse ohne sonderlichen Nachdruck vertreten worden. Denn die Tatkraft der wendischen Gruppe, vor allem Lübecks, war zuerst durch innere Verhältnisse, dann durch die Vertretung ihrer und der hansischen Interessen gegenüber dem skandinavischen Norden und in Verbindung damit durch die Bekämpfung der Holländer

im Norden und in der Ostsee vollauf in Anspruch genommen. Aber auch die Entwicklung der politischen Verhältnisse der Westmächte selbst zu einander war der tatkräftigen und aussichtsvollen Wahrnehmung der hansischen Interessen bisher im allgemeinen nicht günstig gewesen. Nun jedoch, um die Mitte des 15. Jahrhunderts, nahm sich die lübisch-hansische Politik mit Ernst und Eifer und in vollem Umfang der lange vernachlässigten Anforderungen ihres Verkehrs und Handels im Westen an. Und für das nächste Vierteljahrhundert standen daher sie mit ihren mannigfachen Aufgaben durchaus im Vordergrund der hansischen Tätigkeit.

II. Die Hanse und der Westen bis 1476.

1. Die Hanse und die Niederlande in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts.

Nach der Wiederherstellung des Handelsfriedens zwischen der Hanse und Flandern im Jahre 1392 trat in den beiderseitigen Verkehrsbeziehungen eine längere Periode ruhigen Gedeihens ein. Daß im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts zwischen England und Frankreich Frieden herrschte, kam ihnen zu statten. Straffer als die ältere gräfliche vermochte die neue burgundische Herrschaft Willkürlichkeiten ihrer Untertanen und Beamten im Zaum zu zu halten. Das moralische Ansehen der Hanse in Flandern war bei Volk und Regierung durch den Verlauf der Handelssperre bedeutend erhöht und hielt, trotzdem nun die wendischen Städte durch die Vorgänge im Norden vornehmlich in Anspruch genommen waren, bis zum Ausbruch des Verfassungskampfs in Lübeck vor.

Das hansische Kontor zu Brügge wußte seine Stellung und Beziehungen zu erweitern. Es erlangte von Herzog Johann von Burgund 1405 die Ausdehnung seiner Privilegien auf Dendermond im sogenannten Reichsflandern für sechs Jahre, und die grundlegenden Vereinbarungen, die es mit St. Omer über den Tuchhandel dort während der letzten Handelssperre 1389 getroffen hatte, wurden von ihm 1414 und 1415 aufgefrischt und verbessert.[1]) Der Vermischung des hansischen und nichthansischen Handels hielten das Kontor und die Hansestädte für gut in verschiedenen Richtungen Schranken zu ziehen. So versuchte das Kontor infolge

[1]) Hans. UB. V n. 662, 1155, VI n. 38, vgl. IV n. 994 u. HR. 1. IV n. 425 § 6.

einer Anregung der livländischen Städte 1399 die Abschaffung des Borghandels im Verkehr der Hansen mit Flandern durchzusetzen, und 1418 verfügte der Hansetag selbst, daß nach Livland und Rußland nur gegen bare Zahlung in Flandern gekauftes Gut eingeführt werden dürfe. Gleichfalls auf Anregung der livländischen Städte stellte das Kontor 1404 bei der Hanse den Antrag, den Hansen die direkte Versendung ihrer Güter an Fläminger, überhaupt an andere Personen als die hansischen Lieger in Flandern zu verbieten, und die Hansetage in den Jahren 1410 und 1418 verstanden sich zum Erlaß des gewünschten Verbots, nur nahm letzterer Hering, Wein und Bier von diesem Zwang aus. Außerdem faßten die hansischen Versammlungen seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts auf Anregung des Brügger Kontors Beschlüsse, die die Vergesellschaftungen zwischen Hansen und Nichthansen im allgemeinen unmöglich machen sollten.[1] Auch Schädigungen der hansischen Kaufleute durch Übelstände an flandrischen Waren, namentlich den Tuchen, suchte das Kontor auf Anregung des Nowgoroder Kontors zu verhindern. Denn die flandrischen Tuche hatten ihr Hauptabsatzfeld im russischen Osten, und die Russen machten für minderwertige Lieferungen solcher die hansischen Verkäufer verantwortlich. Aber die Verordnungen des Brügger Kontors und der Hansetage gegen die Kürze der Tuche und die Unterschiebung minderwertiger Fabrikate vermochten doch Betrügereien nicht vollständig zu unterdrücken.[2])

Aber die Tuchindustrie hatte sowohl in Flandern als auch in Brabant mit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts ihren Höhepunkt überschritten. Die Verminderung der Zufuhr der Wolle aus England, die im Lande selbst nun in wachsendem Maße verarbeitet wurde, die Zunahme der Konkurrenz der kleinen Städte und des platten Landes in jenen beiden Gebieten und der Wettbewerb der jungen Tuchindustrie in England und Holland, alles kam zusammen, um die Tuchmanufaktur der großen Industrieplätze in Flandern und Brabant zu zerrütten. Gerade an der alten Hauptstätte derselben, im flandrischen Ypern, war der Zusammenbruch, der die Nahrung der Bevölkerung zerstörte, besonders hart und erschütternd.

---

[1]) Näheres über diese drei Richtungen der hansischen Handelspolitik vgl. im 3. Buch, II, 2. Kap.

[2]) Vgl. vorige Anm.

Auch das brabantische Löwen erlebte noch vor dem Schluß des 14. Jahrhunderts die Vernichtung seiner Tuchindustrie.[1]) Es war für die flandrischen und brabantischen Städte und Gebiete nötig, den durch das Schwinden der Tuchmanufaktur an vielen Stellen drohenden Rückgang im Wohlstand der Bevölkerung auf andere Weise zu ersetzen.

So zeigten Flandern und Brügge auch guten Willen, die Beziehungen zur Hanse friedlich zu gestalten und Streitigkeiten vorzubeugen. Die Verordnung Brügges über den Gewerbebetrieb und die Lohntaxe der Weinschröter 1392, die Vermittlung Brügges in den Streitigkeiten zwischen den hansischen Rheinweinkaufleuten und den Krahnschrötern in Damme über ihre Lohntaxe für das Ein- und Ausladen der Fässer 1413, das häufige schlichtende Eingreifen des Brügger Gerichts in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts bei Rechtsstreitigkeiten zwischen den Brügger Weinschrötern und den hansischen Weinkaufleuten wegen des Schröterlohns, die Verordnung Brügges über die Haftpflicht der dortigen Herbergswirte für ihre Gäste 1406 — durch alles wird dies Bestreben bezeugt.[2])

Noch weit mehr in seinem eigensten Interesse war es, daß Brügge für die Verbesserung des Zwijn sorgte, dessen fortgesetzt ungünstiger werdende Wasserverhältnisse schon am Ausgang des 13. Jahrhunderts dem Verkehr zu schaffen gemacht hatten. Mit Erlaubnis des Herzogs entfernte die Stadt bei Sluys und Damme 1394—1397 das unheilvolle Pfahlwerk, das zur Abwehr englischer Flottenangriffe 1380—1384 hergestellt war, dem hansische Schiffer später die Hauptschuld an der Versandung des Zwijn beimaßen. Gleichzeitig erbaute sie an Stelle der alten, nicht mehr genügenden Holzschleuse bei Damme an dem Kanal, der Damme mit Sluys verband, mit großen Kosten eine mächtige Steinschleuse, zu der hansische Kaufleute das nötige Blei lieferten.[3]) In den Jahren 1399 bis 1402 stellte sie einen neuen Kanal auf Damme mit sieben Fuß Wassertiefe her. Jedoch schon 1401 und 1403 berieten die Lede

[1]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 488f., Hildebrand i. Jahrbücher f. Nat. Ök. u. Statist. 6 S. 222.

[2]) Hans. UB. V n. 83, 1116, VI n. 182, 188, 313, 630, V n. 750, vgl. 924, 931 u. Bemerkung dazu, 936, 947.

[3]) Hans. UB. V n. 150 Vorbemerkung, n. 509, S. 69 Anm. 3, HR. 1. II n. 156 § 20.

anläßlich der Klagen der Osterlinge und der andern Fremden wieder über den für den Verkehr unzureichenden Zustand des Zwijn und faßten eine Verbreiterung und Aufräumung des Kanals ins Auge. Die Hanse aber wies ihr Kontor an, keinerart Beihilfe den Leden dazu zu bewilligen, die den Privilegien zuwiderlaufe, z. B. eine Erhöhung irgendwelcher Abgaben.[1])

Die Klagen, die zum erstenmal wieder 1398 die Hanse auf Beschwerden des Kontors hin über Verletzungen verschiedener Privilegien namentlich durch herzogliche Beamte beim Herzog und den Leden erhob, waren weder so zahlreich, noch so schwerwiegend, daß sie das gute Einvernehmen trübten. Ebenso wenig geschah dies durch mannigfaltige Übergriffe von Mitgliedern der Hanse gegen die flandrische Rechtsordnung, von denen die Rechnungen des Wasserbaillis in Sluys reichlich Kenntnis geben. Namentlich die hansischen Matrosen erscheinen als ein gewalttätiges Element; aber ganz im allgemeinen waren Reibungen und Zusammenstöße bei einem so mannigfaltigen und lebhaften Verkehr, wie es der hansisch-flandrische war, nicht zu vermeiden.[2]) Es waren längere Zeit hindurch Störungen von außen her, die in erster Linie den Verkehr der Hanse mit Flandern ungünstig beeinflußten. Sie waren die Folge der Verkehrsunsicherheit in den westlichen Gewässern, die durch den Wiederausbruch der englisch-französischen Feindschaft und früher schon durch die Wirren der friesisch-holländischen Kriege 1396—1400 und die inneren Kämpfe Frieslands zwischen der Weser und Zuydersee bedingt wurde.

Scharen von Vitalienbrüdern, denen der Stillstand zwischen Dänemark und Mecklenburg im Sommer 1395 die Fortsetzung ihres Treibens in der Ostsee gelegt hatte, fanden in Friesland Beschäftigung und namentlich im Lande Oldenburg und in der Emsmündung vorzügliche Schlupfwinkel. Statt „Vitalienbrüder“ wurde „Likendeler“, Gleichteiler, für sie mehr und mehr die übliche, auch zutreffendere Bezeichnung. Bald machten sie von Norwegen und dem Kattegat bis zu den nordspanischen Küsten die Meere

[1]) Delepierre, Doc. de la Flandre occid., 2. Serie, I S. 63, vgl. Hans. UB. V n. 509, HR. 1. V n. 61 § 14, 83, VIII n. 1001.

[2]) Kunze i. Hans. UB. V n. 130 Bemerkung, 545 Bem., 589 Bem., S. 312 Anm. 3, n. 690 Bem., S. 425 Anm. 2, n. 853 Bem., S. 473 Anm. 1, S. 512 oben.

unsicher. Am meisten bedroht und geschädigt aber wurde von ihnen natürlich der hansische Schiffsverkehr mit Flandern, der sich an den friesisch-holländischen Küsten vorbeibewegte. So hatten die Hansestädte und Flandern gleiches Interesse an der Unterdrückung der Räuber. Aber Flandern konnte sich trotz wiederholter Aufforderung von seiten der Hanse nicht zur Teilnahme an einer Seebefriedung entschließen.[1] Die Hansestädte waren genötigt allein vorzugehen. Am 4. Juli 1398 zwang eine Seeexpedition Lübecks, Hamburgs und Bremens den Häuptling Edo Wymmeken von Rüstringen am linken Ufer der unteren Weser zu dem Versprechen, alle Likendeler binnen acht Tagen aus seinen Diensten zu entlassen und nie wieder bei sich aufzunehmen.[2] Aber damit war nicht viel gewonnen. Im September des folgenden Jahres mußten die Vögte der Städte auf Schonen im Auftrage der Hanse durch Friedeschiffe ihre nach dem Westen fahrenden Bürger geleiten lassen und zur Deckung der Unkosten derselben ein Pfundgeld auf Schonen erheben.[3] Im April 1400 lief eine lübisch-hamburgische Kriegsflotte von Hamburg nach der Ems aus. Am 5. Mai brachte sie dort den Seeräubern eine sehr empfindliche Niederlage bei, die die andern in Friesland sich aufhaltenden so erschreckte, daß sie die Flucht ergriffen. Nun trafen auch die Kontingente von Bremen, Groningen und den süderseeischen Städten ein. Und gestützt auf diese Streitmacht ordneten die städtischen Hauptleute und Ratsherrn in den Verhandlungen zu Emden im Mai und Juni 1400 und abschließend die drei Städte Lübeck, Hamburg und Bremen zu Stade im November desselben Jahres die ostfriesischen Verhältnisse. Aber zum Schaden ihres ganzen Friedenswerkes wandten sie ihre Gunst nicht dem mächtigen Keno tom Broke, Häuptling von Brokmerland, Aurich und anderen Gebieten zu, sondern seinen Widersachern, dem Häuptling Edo Wymmeken von Rüstringen und dem Häuptling und bischöflich münsterschen Probst Hisko von Emden. Vergeblich hatte Bremen, das bei seiner Nachbarlage die beste Kenntnis der friesischen Partei- und Machtverhältnisse und Persönlichkeiten haben mußte, die Verbindung mit

[1]) HR. 1. IV n. 456 (= HR. 2. III n. 400), 457, 482 § 15, 497, 505, 507, 550 § 4, Delepierre, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. I S. 19, 44.

[2]) HR. 1. IV n. 466, 654, Städtechron. 26 S. 394 § 5 irrtümlich zu 1399, Hamb. Kämm. Rechn. I S. 485.

[3]) HR. 1. IV n. 541 § 12, 570 § 18, 19, Hans. UB. V n. 385.

Keno, der selbst den Städten seine Hilfe zur Beseitigung des Seeraubs angeboten hatte, befürwortet.[1])

Zunächst ließ sich alles gut an. Im Jahre 1401 gelang es, die gefürchtetsten der aus Friesland entwichenen Räuber, die sich nach Norwegen gewandt hatten, unschädlich zu machen. Klaus Störtebeker, von Geburt wahrscheinlich ein Wismarer, jener Liebling der Sage, den sie zum Typus dieser verwegenen Menschenklasse gemacht und zu so mancher Örtlichkeit unserer Küsten in Beziehung gesetzt hat, wurde im Frühjahr bei Helgoland von den Hamburger Englandfahrern unter Führung von Nikolaus Schoke, im Herbst sein Genosse Gödeke Michels auf der Weser ebenfalls von den Hamburger Englandfahrern unter Führung von Nikolaus Schoke und Heinrich Jenevelt überwältigt, beide mit ihren zahlreichen Spießgesellen in Hamburg enthauptet.[2]) Die vor der städtischen Streitmacht aus Friesland nach Holland geflüchteten Likendeler aber setzten von dort aus vor dem Zwijn und dem Kanal ihr Treiben fort.

Als aber die inneren Fehden in Friesland wieder ausbrachen, auch der holländisch-westfriesische Krieg wieder auflebte, mußten die Hansen inne werden, daß ihr Schützling Hisko von neuem Likendeler in seine Dienste zog, andere Häuptlinge seinem Beispiel folgten und seit 1405 von Emden aus wieder Angriffe auf Handelsschiffe gemacht wurden. Die Hansestädte beschlossen zunächst gütlich und vorsichtig auf die Beseitigung des Übels hinzuwirken, denn „de Vresen weren unstede wunderlike lude, wolde me en negher gan, me sulde dar mede mer vorlesen, denne wynnen".[3]) Dem in den friesischen Verhältnissen wohlbewanderten und bei den Friesen sehr beliebten Hamburger Bürgermeister Meinhard Buxtehude gelang es in den Jahren 1406 und 1407 zwischen Holland und den westfriesischen Landschaften Oster- und Westergo einen Stillstand herzustellen und diese auch zum Frieden gegen

[1]) HR. 1. IV n. 570 § 5ff., 588, S. 537ff., S. 569ff., Städtechron. 26 S. 394 § 7 zu 1401, der Beitrag der preußischen Städte zu dieser Expedition betrug 1943 M. preuß., HR. 1. VII n. 278 § 2; über Keno vgl. Nirrnheim, Hamburg und Ostfriesland in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Straßb. Diss., S. 15, 43.

[2]) Vgl. Koppmann, Der Seeräuber Klaus Störtebeker in Geschichte und Sage, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1877 S. 37ff.

[3]) HR. 1. V n. 251, 346, 449 § 16.

die Hanse zu verpflichten. Die Verhältnisse Ostfrieslands dagegen ließ die Hanse vorläufig auf sich beruhen, auch jetzt konnte sie sich mit einem Bündnisanerbieten Kenos tom Broke nicht befreunden.[1])

Bremen jedoch ging zum Schutz seines eigenen Verkehrs selbständig vor. Nachdem es die Butjadinger Friesen gezüchtigt hatte, erbaute es von 1404—1407 bei Atens nicht fern von der Weser die Friedeburg in steten Kämpfen mit den Friesen und Likendelern und züchtigte Anfang 1408 die Oldenburger Grafen, als sie in Verbindung mit jenen die auch ihnen unbequeme Burg wegnehmen wollten. Überhaupt arbeitete die Politik Bremens konsequent und klug, sodaß die Stadt damals in den Verhältnissen des nordwestdeutschen Küstengebiets eine überragende Machtstellung einnahm. Auch in einem Volksliede kam der Stolz der Bürger über die Erfolge dieser Jahre zum Ausdruck.[2])

Dies war um so mehr der Fall, da 1408 der Verfassungskampf in Lübeck ausbrach. Sofort fuhren die Likendeler zwischen Ems und Weser nun wieder in See. Aber Hamburg, dem die Leitung der hansischen Politik in Friesland nun zugefallen war, schritt energisch ein, auch die preußischen und livländischen Städte, selbst die Lübecker Demokraten beteiligten sich durch Geldbeiträge, Kampen und Amsterdam durch Schiffe und Mannschaft an der Expedition. Schloß Faldern an der Ems, diesmal der Hauptplatz des Übels, wurde von ihr Anfang August 1408 mit Sturm genommen, darnach Osterhusen, Greetsiil, Norden und noch vier andere Festen, die sehr einfach aus Erde und Holz aufgeführt waren, erobert.[3]) Auch Keno tom Broke hatte dabei kräftig mitgeholfen und von Hamburg — offenbar war also Lübeck sein Hauptgegner — keine Abweisung erfahren. Und in dieser Richtung ging die hamburgische Politik nun weiter, um den früheren Fehler der lübischen gutzumachen. Keno erhielt fünf von den eroberten Burgen gegen die Verpflichtung, sie den Hansestädten offen zu halten. Dafür wurde ihm namens der Hanse Hilfe gegen seine Feinde zugesagt.[4]) Die

---

[1]) Vgl. HR. 1. V S. 250ff., S. 329ff.

[2]) Hans. UB. V n. 835, von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 253f., 262, 265f., 267ff., von Liliencron, Volkslieder, I S. 219ff.

[3]) HR. 1. V n. 520 § 1, 527, 530, 542, 569, VII n. 278 § 2, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 12. Vgl. Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesl., S. 31f.

[4]) Friedländer, Ostfries. UB. I n. 215, vgl. HR. 1. V n. 532, 533, Nirrnheim a. a. O. S. 32ff.

Erfolge Hamburgs und die Verbindung mit Keno sicherten für die nächsten Jahre die Ruhe in Friesland wenigstens in leidlicher Weise. Der Lüneburger Hansetag 1412 aber suchte auch auf anderem Wege den Seeräubern die Fortsetzung ihres Treibens zu erschweren. Er beschloß, daß niemand bei Strafe an Leib und Gut Sachen kaufen dürfe, die den Kaufleuten geraubt seien, niemand, insbesondere die süderseeischen und holländischen Städte, den Seeräubern durch Lieferung von Waffen, Lebensmitteln u. a. Hilfe leisten dürfe. Jede Stadt, vor deren Hafen sich Seeräuber zeigten, solle die Verfolgung und Vernichtung derselben nebst ihren Nachbarinnen auf sich nehmen und die Hanse die dafür aufgewandten Kosten ersetzen.[1])

Als Keno 1413 seinen Hauptgegner Hisko zur Flucht aus Emden nötigte, war er der eigentliche Herr in Ostfrieslaud bis an seinen plötzlichen Tod im Jahre 1417.

Inzwischen waren dort Umstände eingetreten, die neue Unsicherheit im Lande, neuen Seeraub nach außen hin erregten; die Abschüttelung der holländischen Herrschaft durch die Westfriesen, demokratische Strömungen in der friesischen Bevölkerung, die sich gegen die wachsende Macht der Häuptlinge richteten, deren erster großer und als solcher gehaßter Vertreter eben Keno gewesen war, sowie das Eingreifen König Sigmunds in die inneren Streitigkeiten des Landes, um aus der Schlichtung derselben eine Einnahmequelle zu machen. Kenos Tod vermehrte die Schwierigkeiten erheblich. Zwar waren durch den Ausbruch des holsteinisch-dänischen Krieges zahlreiche Seeräuber Friesland 1416 entzogen worden. Die Hanse erneuerte 1417 und 1418 ihre Beschlüsse von 1412 über den Verkehr mit den friesischen Seeräubern.[2]) Lübeck, Hamburg und Bremen legten 1417 den Streit zwischen Holland und Sibet von Rüstringen, dem Enkel und Nachfolger Edo Wymmekens, bei. Als aber die wendischen Städte im November 1417 die Holsteiner zur Ausweisung ihrer Piraten nötigten, wandten sich diese nach Oldenburg zurück, dessen Herren gerade in Feindschaft mit Hamburg standen. Auch hier mußte Lübeck Frieden stiftend eingreifen; im Sommer 1418 vermittelte es, gestützt auf seine und Hamburgs Streitmacht, sowohl zwischen Hamburg und Oldenburg, als auch

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 9, 10, 47.
[2]) HR. 1. VI n. 398 § 14, 15, 557 § 19, 25.

zwischen Oldenburg und Holland einen Frieden. Aber erst im April 1419, als die Städte mit einer neuen Expedition drohten, machten die Grafen mit der versprochenen Entlassung aller Auslieger und Seeräuber aus ihrem Dienst und Land Ernst.[1]) Bremen aber kam einen weiteren großen Schritt in der Befriedung des Unterwesergebiets vorwärts, als sich ihm am 1. Juni 1419 das Butjadinger Land unterwarf, um Schutz gegen die Oldenburger Grafen und Sibet zu finden.[2]) Die Stellung, die Bremen hierdurch einnahm, war im Hinblick auf die Unterdrückung des friesischen Seeraubs vorzüglich.

Als aber zwischen Kenos Sohn Ocko tom Broke und Herzog Johann von Baiern, Regenten von Holland, im Sommer 1421 eine Fehde ausbrach, Dokkum und Eesdingersiil Sammelpunkte der holländischen Parteigänger wurden, Sibet von Rüstringen ebenfalls Seeräuber an sich zog, ganz Friesland in Unruhe geriet, sahen sich die Städte schnell wieder genötigt einzuschreiten. In Stralsund beschlossen sie am 21. September 1421 die Ausrüstung einer Seewehr, die Einführung eines Pfundgeldes zur Bestreitung ihrer Kosten, das in Flandern vom flandrischen Verkehr der Hanse, dem die Seewehr ja in allererster Linie zugute kam, entrichtet werden sollte, und die Verbindung mit Ocko tom Broke, der wie einst sein Vater wiederholt schon um Rückhalt und Hilfe bei der Hanse geworben hatte.[3]) Die lübisch-hamburgische Flotte, die im Frühjahr 1422 von Hamburg auslief — das lübische Kontingent stand unter Führung der Ratsherren Tidemann Steen und Ludwig Crull — errang schnell Erfolge. In Verbindung mit Ocko und seinen Verbündeten wurde von ihr das Blockhaus zu Esumersiil, dann im Mai Dokkum genommen und große Beute gemacht. Die Likendeler, soweit sie hier nicht erschlagen oder gefangen und dann hingerichtet wurden, flohen nach Holland, selbst die holländischen Truppen räumten Westfriesland. Eine Anzahl der dortigen Landschaften und Häuptlinge machte unter dem Eindruck dieser schnellen Schläge ihren Frieden mit den Gegnern und verwies oder vertrieb die Seeräuber aus ihren Gebieten.[4])

---

[1]) HR. 1. VI n. 509 § 32, 528 § 6—10, 21—28, S. 522ff., n. 592, VIII n. 1084, VII n. 5, 6, 15—20.

[2]) HR. 1. VII S. 30f., n. 57—70, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 277ff.

[3]) HR. 1. VII n. 387 § 7, 441 § 8, 443, 446, 447.

[4]) HR. 1. VII n. 487 § 43, 499, 504—507, S. 316f.

Es war die Kehrseite dieser Erfolge, daß nun Ocko und Sibet, der Bedrängnis durch Holland und seine Verbündeten ledig, sich auf Bremen warfen. Bremen aber hatte verabsäumt, seine Stellung im Butjadingerland hinreichend gegen Angriffe von außen zu sichern. Als Ende Mai 1424 die beiden Verbündeten mit starkem Heer in das Bremer Gebiet einbrachen, fielen die Befestigungen desselben, selbst die Friedeburg, ohne Blutvergießen. Binnen wenigen Tagen war die Herrschaft Bremens am linken Weserufer vernichtet und die Stadt mußte auf sie verzichten in dem Frieden, den sie mit ihren Gegnern am 29. Juli 1424 unter Vermittlung des Erzbischofs, Lübecks und Hamburgs schloß. Andererseits verpflichteten sich die Friesen, an der Weser keine Burgen zu unterhalten oder anzulegen.[1]) Bremen wurde durch dies militärisch-politische Mißgeschick in schwere innere Wirren gestürzt, die auf eine Umgestaltung der alten aristokratischen Verfassung hinausliefen. Von Störungen des hansischen Verkehrs von Friesland aus aber verlautet während mehrerer Jahre nichts. Die lübisch-hamburgische Expedition von 1422 hatte nachhaltigen Eindruck gemacht.

Außer den selten aufhörenden Störungen, die dem westeuropäischen Handel der Hanse ein Vierteljahrhundert lang von Friesland aus erwuchsen, beunruhigte ihn die Verschlechterung der Beziehungen zwischen England und Frankreich, die seit dem Sturz König Richards II. von England, des Schwiegersohns König Karls VI. von Frankreich, und der Thronbesteigung des Herzogs von Lancaster als König Heinrich IV. 1399 schnell eintrat. Frankreich schürte wieder die alte Feindschaft der Schotten gegen England, unterstützte die Empörung der Walliser durch Truppensendungen, französische und englische Flotten verheerten gegenseitig die feindlichen Küsten, kurz, es war Krieg trotz der im Januar 1400 erfolgten Verlängerung des Waffenstillstands. Für Flandern aber war die Fortdauer des Friedens mit dem zur See der französisch-burgundischen Macht erheblich überlegenen England wichtigstes Bedürfnis. Und in Herzog Johann, der 1404 seinem Vater Philipp dem Kühnen in der Herrschaft folgte, erhielt es einen Herrn, der

[1]) HR. 1. VII n. 652, 656, 657, 677, S. 473ff., v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 283f.



sich nicht mehr in erster Linie als Mitglied der französischen Königsfamilie, sondern als Beherrscher der burgundischen Länder fühlte und deren Förderung, wenn nötig, dem Wohl Frankreichs voranstellte. Darnach richteten er und, völlig rücksichtslos, sein Sohn Philipp der Gute ihr Verhalten und ihre Politik ein. Und so wurde Burgund der bestimmende Faktor in den Verhältnissen der Westmächte zu einander. Herzog Johann verstand die Wünsche seiner flandrischen Untertanen sehr wohl. Am 10. März 1407 schloß er mit England einen Vertrag, der die gegenseitigen Verkehrsbeziehungen sicherstellte.[1])

Gegen die Hanse zeigte sich der Herzog entgegenkommend. Ihre Bedeutung wurde ihm und seinen Untertanen durch die Teuerung der Jahre 1408 und 1409 einmal wieder tief eingeprägt. Hansen waren die Lieferanten, als Brügge Getreidevorräte ansammelte.[2]) Hatte die Hanse Übergriffe gegen ihre Privilegien zu beklagen, so machten es ihr die Wirren in Lübeck so gut wie unmöglich, für eine strenge Beobachtung derselben einzutreten. Ihre Klagen betrafen damals hauptsächlich die flandrische Münze und die Münzpolitik der burgundischen Regierung, die eine Verbesserung des Münzwesens erstrebte, durch die Herabsetzung des Münzwertes aber die Kaufleute schädigte. Das Brügger Kontor der Hanse sprach die Befürchtung aus, daß infolge dieser Münzordnung der hansische Kaufmann andere Länder, wo sich ihm günstigere Kaufs- und Verkaufsverhältnisse böten, mehr als bisher aufsuchen und der hansische Stapel zu Brügge dadurch sehr vermindert werden würde. Aber die Proteste der Hanse beim Herzog, den Leden und Brügge gegen die Münzordnung waren vergeblich.[3])

Zudem wurde das moralische Ansehen der Hanse durch ihre augenblickliche Schwäche und innere Zwietracht auch in den Nieder-

---

[1]) Pauli, Geschichte von England, V S. 44f., Delepierre, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. I Rechnung 1406/7, vgl. S. 67f.

[2]) Vgl. über d. Teuerung Hans. UB. V n. 853 Bemerkung, Stralsunder Chron. I S. 8 (Strals.), Thüring. Gesch. Qu. III S. 652 (Hessen u. Rheinland, „Die Kölner holten ihr Getreide u. Mehl aus Eisenach"), Städtechron. VII S. 327 (Magdeburg u. Niedersachsen), vgl. Meibom, Script. rer. German., III S. 375, Script. rer. Prussic. III S. 298 (Preußen), HR. 1. V n. 547, 548, 581 § 2 (England).

[3]) HR. 1. V n. 705 § 9, 710—712, VI n. 35, 36, vgl. n. 41, 44 § 4, 50 § 5, 53; Stieda, hansisch-venetianische Handelsbeziehungen, S. 77.

landen erschüttert. Schon dem Lüneburger Hansetag 1412, dann vermehrt dem Rostocker 1417 trug das Kontor eine Reihe von Beschwerden verschiedenster Art vor, über die Erhöhung einer Anzahl Zölle, so der Wachs- und Holzzölle zu Damme, Monikereede und Houk, über die Mangelhaftigkeit der Rechtspflege des Brügger Stadtgerichts, über Vereinbarungen der Brügger Bürger untereinander, ihre Güter nicht unter einem bestimmten, sondern nur zu gleichem Preise zu verkaufen u. a. m.[1]) Vorwürfe Kölns über Fälschung von Gewürzen, besonders von Ingwer, konnte Brügge 1412 durch die Mitteilung zurückweisen, daß nach Aussage der von ihm befragten fremden Kaufleute die Betrügereien schon im Orient verübt würden. Es nahm diesen daher das Versprechen ab, ihre Landsleute in Alexandria und anderen Plätzen der Levante zur Unterlassung des Einkaufs und der Zusendung derartiger Waren zu bewegen.[2])

Wenn aber das Kontor hervorhob, daß der Handel sich von Tag zu Tag vermindere, so trug daran sicher der allgemeine Seeraub im Westen die Hauptschuld. Die Hanse begehrte 1417 von den Leden in ernstem Ton Abstellung ihrer Klagen. Sie wies bereits das Kontor an, die Bedingungen zu erforschen, die Holland für die Verlegung des hansischen Stapels in eine seiner Städte bewilligen werde. Aber die Gesandtschaft, die sie im August nach Brügge sandte, trat sehr leise auf und informierte sich nur überhaupt über die Zustände des hansischen Handels in Flandern.[3]) Wahrscheinlich erschienen ihr und der Hanse die Verletzungen der Privilegien für eine Stapelverlegung nicht schwerwiegend genug. Zu einer solchen konnten aber auch die politischen Veränderungen in Holland, wo Graf Wilhelm am 31. Mai 1417 gestorben war und nun der innere Krieg ausbrach, nicht ermutigen.

Die burgundische Regierung verfolgte unbeirrt ihren Weg weiter. Am 19. August 1418 erließ sie eine Münzordonnanz, die vom Kontor abermals in manchen Richtungen als seinen Privilegien sehr nachteilig empfunden wurde, namentlich weil niemand gemünztes Geld, den Erlös seiner eingeführten Waren, aus dem

---

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 8, B § 22, 397 § 12, 399, 400, Hans. UB. VI n. 146.

[2]) Hans. UB. V n. 1062, vgl. das. Anm. 1.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 22, 24, 36, 422, 423, 475, 476, 556 § 51.

Lande führen, sein Gold oder Silber, das er ungemünzt einführte, nach Belieben verkaufen oder wiederausführen sollte, sondern es in die herzogliche Münze liefern mußte. Die Regierung wollte durch die Vermehrung des Edelmetallvorrats im Lande eine vollwertige gute Münze herstellen und durch das Verbot der Ausfuhr gemünzten Geldes dem Abfluß derselben ins Ausland vorbeugen.

Das Kontor aber verbot daraufhin den Hansen den Kauf und Verkauf in Flandern in der Erwartung, daß die Lede und die burgundische Regierung nun entgegenkommen, die Münzordonnanz mildern würden. Aber darin täuschte es sich sehr. Die Lede machten geltend, daß die Münze Sache des Landesherrn sei und dieser nach Belieben darüber Verordnungen treffen könne. Die herzoglichen Räte aber befahlen im Namen ihres Herrn dem Kontor, sein Verbot aufzuheben und den Handel wieder anzufangen, der Herzog verbiete jede Widerrede gegen seine Ordonnanz. Das war eine sehr deutliche Sprache. Dem Kontor, der Hanse mochte die Vorstellung aufdämmern, daß die großen Städte des Landes keine sichere zuverlässige Stütze mehr gegen die neuen Landesherren bieten könnten, wie sie es einst zur Zeit der flandrischen Grafen gewesen. Das Kontor mußte sich dem Verlangen des Herzogs fügen, das Handelsverbot zurücknehmen.[1]) Die Hanse blieb zurückhaltend. Weder im Hinblick auf die steigenden Verwicklungen im skandinavischen Norden, noch auf den englisch-französischen Krieg, den König Heinrich V. von England im Bunde mit Herzog Johann von Burgund im Frühjahr 1415 siegreich auf französischem Boden begonnen hatte, konnte sie die Zeit für günstig zu einem energischen Vorgehen gegen Flandern halten.

Der Krieg und die Parteistellung Burgunds ließen die Franzosen einen schwunghaften Seeraub vor den burgundischen Küsten entwickeln, der den Hansen mancherlei Schaden zufügte. Die Mündung der Somme, die picardische Stadt Dieppe war der Hauptstützpunkt der Räuber.[2]) Die Unsicherheit des Krieges beherrschte die Gewässer im Westen. Trostlos lautete die Klage, die das Kontor im Januar 1420 an den Hochmeister richtete, Gewerbe und

---

[1]) HR. 1. VI n. 606, vgl. VIII n. 1085 § 2—4, 7, 8, 11, 1086 § 1, Verordnung des Soester Rats über den Kurswert der burgundischen Münze Städtechroniken 24 S. 35.

[2]) HR. 1. VIII n. 1085 § 1, 1086 § 2—4, VI n. 574—576, 592, 593, VII n. 56, Hans. UB. VI n. 190, 412, 490; 350.

Handel lägen infolge des Kriegs und der neuen burgundischen Münzordnung in Flandern tief darnieder, Geld für Waren sei nicht zu bekommen. Es legte ein gutes Wort bei ihm für das Amt der Brügger Paternostermacher ein, das der Königsberger Großscheffer um Bezahlung der rückständigen Schulden mit der Drohung drängte, ihm künftig sonst keinen Bernstein mehr liefern zu wollen.[1])

Aber auch das Verhalten der Hanse gegen die Schotten war nur zu wohl geeignet, den Respekt vor ihr zu verringern. Seit Jahren hatten diese durch Seeräubereien, die meist von Aberdeen aus erfolgten und mit ihrem Krieg gegen England zusammenhingen, den sie von Frankreich unterstützt führten, die Langmut der Hanse auf eine schwere Probe gestellt. Schon der Lüneburger Hansetag 1412 hatte auf Antrag des Kontors beschlossen, den Hansen allen Handel mit Waren aus schottischer Wolle, die der Hauptausfuhrartikel des Landes war und in Flandern abgesetzt wurde, und allen Verkehr mit Schottland selbst zu verbieten.[2]) Jedoch grade die Hansestädte, die zwar den meisten Schaden erlitten hatten, aber die lebhaftesten Verkehrsbeziehungen zu Schottland unterhielten, Stralsund, die preußischen Städte, besonders Danzig, auch der Orden, der in Edinburg und Glasgow für seinen eigenen Handel seine Lieger hatte, versagten dem hansischen Beschluß ihre Zustimmung. Und als das Kontor gleichwohl Weihnachten 1412 die Ordonnanz in Kraft treten ließ, selbst Utrecht sie 1414 seinen nach dem Osten handelnden Kaufleuten zur Befolgung verkündete, stieß es damit auf den Widerstand jener, aber auch Hamburgs und Kölns.[3]) Als aber auch Flandern der hansischen Schottenordonnanz, durch die es sich in seiner Industrie und Kaufmannschaft geschädigt fühlte, energisch widersprach, hob das Kontor dieselbe Anfang 1415 für ein Jahr auf und verlängerte diese Frist später wiederholt, obwohl die Schotten der Schwäche der Hanse spotteten und fortfuhren, sich an hansischen Schiffen und Gütern

---

[1]) Hans. UB. VI n. 272 u. Anm. 1.

[2]) HR. 1. V n. 641 § 3, 705 § 14, 15, 709, 716, 723; 674 § 12; VI n. 50 § 1, 52, 53, 68 A § 12, 13, 44, B § 23, n. 76, 77, Hans. UB. V S. 500 Anm. 2, n. 1075 § 2.

[3]) HR. 1. VI n. 76, 77, 117, 118 § 1, 119, 142, 145, 158, 159, 417, 475 § 13, 509 § 9, 10, Hans. UB. V n. 1149, Sattler, Handelsrechnungen des deutschen Ordens, passim.

zu vergreifen.[1]) Denn immer waren es die Lede Flanderns, die zu verhindern wußten, daß die Hanse die Ordonnanz gegen die Schotten in Kraft setzte. Und diese selbst war sich bewußt, daß die Ordonnanz mehr Schaden als Nutzen stiften werde, da bei ihren Mitgliedern die Neigung zur Befolgung nach wie vor keine allgemeine war.[2]) So blieb das hansisch-schottische Verhältnis ungeklärt. Die Lede ersetzten wohl hansischen Kaufleuten ihren durch Schotten auf flandrischen Gewässern erlittenen Schaden, wozu sie nach den hansischen Privilegien verpflichtet waren. Andererseits wurden die guten Beziehungen zwischen Burgund und den Schotten durch einen Handelsvertrag im Jahre 1428 noch verbessert, nachdem bereits 1416 Holland die hansische Schottenordonnanz für sich zu nutzen versucht hatte, indem es den schottischen Kaufleuten Privilegien mit dem Recht korporativer Selbstverwaltung unter der Bedingung ihrer festen Niederlassung in Holland verlieh.[3])

Während die Hanse die Schotten noch zu Gegnern hatte, war ihr im Westen ein anderer fast gefährlicherer Feind in den Spaniern erwachsen. Schon lange waren die Spanier gegen die Hansen wegen ihrer zunehmenden Konkurrenz im Westen jenseits von Brügge gereizter Stimmung. 1419 aber machte sich diese in der Wegnahme einer großen Flotte vor Rochelle Luft, an der neben den Hansen die Fläminger selbst stark beteiligt waren. Als Antwort bemächtigte sich eine Schar meist hansischen Schiffsvolks eines im Zwijn liegenden galizischen Holks und seiner Ladung. Der Konflikt war da.[4])

Den Flämingern aber erwirkte 1421 eine Gesandtschaft des Herzogs von seiten Spaniens Schadenersatz; von allen in Sluys eingeführten spanischen Waren sollten sie 5 Prozent bis zur Deckung

---

[1]) HR 1. VI n. 178—181, 185, 208 § 7, 217, 332, 333, 400 § 23, 475 § 1, 556 § 45—50, 56, 573, 578, 610, Hans. UB. VI n. 31, 45 § 2, 56, 65, 68, 176, Delepierre, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. I S. 167, 168, 186.

[2]) HR. 1. VIII n. 1085 § 5, 6, 12, VI n. 605, VII n. 56, 164, 374 § 29, 392, 383 § 5, 387, 801 § 25, 802 § 18, 800 § 31, Hans. UB. VI n. 478, 532, 551.

[3]) HR. 2. I n. 51, 52 § 1, 99 § 2, 357 § 6, 397 § 36, 43, 398 § 38, 43, 56, Hans. UB. VI n. 909, van Visvliet, Invent. van Zeeland etc. S. 163, v. Mieris, Groot Charterboek, IV S. 378f.

[4]) Das Nähere vgl. in diesem Buch, II, 3. Kap.

ihres Schadens und der Gesandtschaftskosten erheben.[1]) Die Forderung der Hanse, daß auch der Schaden der Ihrigen aus diesem Zoll ersetzt werde, lehnten sie natürlich ab. Ja, sie zogen auch die von den Hansen eingeführten spanischen Waren zum Zoll heran. Aber noch mehr kränkte es die Hanse, daß spanische Schiffe ungehindert mit dem den Hansen vor Rochelle geraubten Gut im Zwijn verkehrten und Brügge nichts tat, dem Kontor gemäß seinen Privilegien zur Wiedererlangung desselben behülflich zu sein.[2]) Zwischen den Spaniern und Hansen aber herrschte, wenngleich keine förmliche Aufkündigung des Friedens erfolgt war, seit 1420 Kriegszustand, der sich in gegenseitigem Seeraub äußerte, an dem sich auch die Bretagner als Bundesgenossen der Spanier beteiligten. Der Hauptschauplatz der Räubereien waren natürlich schnell wieder die flandrischen Küstengewässer. Eine Folge der Gefährdung der hansischen Schiffahrt im Westen durch die Spanier aber war die, daß in starkem, die Hanse besorgt machendem Maß hansische Schiffe unter flandrische Flagge übergingen. Hansische Kaufleute bedienten sich zahlreich dieser Schiffe zur Versendung ihrer Waren nach dem Osten, und die Fläminger machten daraufhin mit Energie, aber nur ganz vorübergehendem Erfolg den Versuch, neben den Holländern und Engländern und in Konkurrenz mit den Hansen Anteil an der Verkehrsvermittlung zur See zwischen dem Ostseegebiet und Westeuropa zu erlangen.[3])

So war die Stimmung der Hanse durch das Verhalten der Fläminger in der schottischen und spanischen Frage, durch die Münzpolitik der Herrschaft und verschiedene Verletzungen ihrer Privilegien bis 1421 wieder recht verbittert worden. Auch die Wasserstraße Brügges wurde immer schlechter. Schon 1413 war der Kanal zwischen Sluys und Damme wieder so stark versandet, daß er oft Tage und Wochen lang für Warensendungen unbenutzbar war und diese aus den Transportschiffen wieder ausgeladen und zu Wagen nach Sluys oder Brügge geschafft werden mußten. Die Folge dieser Übelstände war, daß viele Kaufleute, deren Waren große Transportkosten nicht vertrugen, sich von Flandern weg und

---

[1]) Prien, Doc. etc., 2. Ser. II S. 12, Häbler, Der hans.-span. Konflikt, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 62.

[2]) HR. 1. VII n. 801 § 24, 39, 40, 802 § 17, 29, 803 § 11, 576, Hans. UB. VI n. 419.

[3]) HR. 1. VII n. 438, 576.

nach Holland, Seeland, Brabant und anderen Gegenden wandten. Zwei neue teure Schleusenbauten Brügges im Jahre 1413 besserten nur teilweise die Verhältnisse. Eine Denkschrift Brügges stellte 1420 die Mangelhaftigkeit des Kanals fest und klagte ebenfalls über den Wegzug der Kaufleute in Nachbargebiete. Brügge begann abermals Vertiefungsarbeiten, erhob zur Deckung der Kosten für vier Jahre eine neue Akzise von allem im Orte verzapften Wein und empfing zu dem Zweck auch von Herzog Philipp, der 1419 seinem ermordeten Vater Johann in der Regierung gefolgt war, verschiedene Verleihungen.[1])

Der Hanse konnten die Verkehrsschwierigkeiten und die Entfremdung vieler Kaufleute von Brügge nur unangenehm sein, denn ihrem Kontor wurde dadurch die Kontrollierung ihres Handels in wachsendem Maße erschwert oder unmöglich gemacht. Brügge bat daher auch die Hanse 1421 um Beihilfe zu den Kosten der Kanalarbeiten für die nächsten vier Jahre; während seine Bürger statt 12 Mieten vom Stop Wein 18 zahlten, sollten die Hansen sich eine Erhöhung von 8 Mieten, zu denen sie nach ihren Privilegien verpflichtet waren, auf 14 gefallen lassen. Aber die Hanse war durchaus nicht geneigt, etwas zu bewilligen, was ihren Privilegien zuwiderlief.[2]) Brügge mußte ohne ihre Unterstützung die Deichbauten und Vertiefungsarbeiten vornehmen.

Andererseits aber unterließ es die Hanse, Genugtuung für die vom Kontor beklagten Verletzungen ihrer Privilegien durch Ausnutzung der großen Teuerung zu erlangen, die 1419—1421 den Westen heimsuchte.[3]) Im Jahre 1420 bemühte sich anscheinend Flandern, nachdem es schon 1419 hansischen Kaufleuten in der Wiederausfuhr ihres Kornes Schwierigkeiten gemacht hatte, die hansischen Kornvorräte besonders stark auf seinen Markt zu lenken. Dann aber erließ es ein Kornausfuhrverbot und machte dadurch den hansischen Kaufleuten eine anderweitige Verwendung der Ware und die Ausnutzung günstigerer Konjunkturen anderswo trotz

[1]) Kunze i. Hans. UB. V n. 1116 Bemerkung, VI S. 170 Anm. 1, Gilliodts-van Severen, Inventaire des Archives de Bruges, IV S. 367ff.

[2]) Hans. UB. VI n. 368, HR. 1. VII n. 355 § 1, 6, 357, 487 § 9, 491.

[3]) Vgl. f. Frankreich 1419 Pauli, Gesch. v. England V S. 161, 1420 Städtechron. 13 S. 64 f. England, aber auch für Livland 1421 Voigt, Gesch. Preußens, VII, S. 387 Anm. 3, für Schweden 1421 Script. rer. Suecic. I S. 143, für Preußen 1422 HR. 1. VII n. 433, 467 § 11, 468, vgl. 590 § 1. 2.

aller Proteste des hansischen Kontors unmöglich, das sich vergeblich auf die durch die Privilegien den Hansen verbürgte Verkehrsfreiheit berief. Vielmehr entgegneten ihm die Lede, daß in Zeiten der Not einer mit dem andern leiden müsse und Vorrechte nicht in Kraft bleiben könnten. Das war die Aufstellung eines Grundsatzes, der die Beobachtung der hansischen Privilegien sehr relativ machte. Jedoch auch die Herzogin, die in Stellvertretung ihres Gatten gerade die Regierung leitete, betonte, als sie endlich 1422 für die Hansen, überdies später als für ihre eigenen Untertanen, eine Milderung des Verbots eintreten ließ, daß es geschehe „bii gracien unde genade unde nicht up dat ynneholden van den privilegien." Und Flandern arrestierte sehr zum Schaden der daran beteiligten hansischen, meist preußischen und livländischen Kaufleute eine nach der Seine bestimmte hansische Kornflotte, die Wetters und Windes wegen Flandern hatte anlaufen müssen.[1])

Die flandrische Kornhandelspolitik dieser Jahre vermehrte die Mißstimmung der Hanse. Aber erst 1425 raffte sich diese zur Entsendung einer Gesandtschaft nach Flandern auf. Am 13. Juni trafen, vom Kontor eingeholt, die Boten von Lübeck, Hamburg, Stralsund, Danzig und Riga, an ihrer Spitze Jordan Pleskow, am folgenden Tage die Kölnischen in Brügge ein. Jedoch der Ausfall ihrer zweimonatlichen Verhandlungen mit den herzoglichen Räten und den Leden über die hansischen Beschwerden, die das Kontor für diesen Zweck zusammengestellt hatte, war für die Hanseboten so unbefriedigend, daß die Lede fürchteten, sie möchten die Räumung Flanderns beschließen.[2]) Das geschah jedoch nicht. Die Hanseboten erneuerten oder erließen nur in Verbindung mit dem Kontor verschiedene Statuten, die gerade der engen Verbindung des flämischen und hansischen Handels vorbeugen sollten, so gegen die Vergesellschaftungen in Handels- und Reedereiunternehmungen, gegen die Sendung hansischer Güter an Nichthansen im Ausland, gegen die Anrufung nichthansischer Gerichte durch hansische Schiffsleute, gegen die Befrachtung holländischer und flämischer Schiffe nach Livland. Das Kontor

---

[1]) Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 11f., HR. 1. VIII n. 1086 § 6—9, VII n. 182 § 8, 801 § 14, 15, 802 § 10, 437, 438; HR. 2. III n. 106 § 3, 109, 546 § 12, 550.

[2]) HR. 1. VII n. 801—803, VIII n. 1094 § 2.

beantragte bei der Hanse noch einige andere Ordonnanzen und bat sie auch um Maßregeln gegen die Schotten und Spanier, sodaß der Kaufmann Schadenersatz erhalte.[1] Die Kosten ihrer Gesandtschaft beschlossen die Boten durch einen neuen Schoß zu decken, der von allen hansischen Kaufleuten, nicht bloß den in Flandern, sondern auch den in Brabant und Holland verkehrenden an das Kontor entrichtet werden sollte. Der Beschluß war ein Vorläufer jenes langwierigen Schoßstreits, der namentlich in den sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts die Eintracht innerhalb der Hanse und die Geschlossenheit der hansischen Kaufmannschaft in den Niederlanden stark erschüttern sollte.[2]

Die Hansestädte waren nun zwar auch nicht willens, sich an dem negativen Ergebnis ihrer Gesandtschaft genügen zu lassen. Aber wegen der allgemeinen politischen Lage im Westen konnten sie damals noch weniger einen guten Stapelplatz für ihr Kontor zu finden und mit entschiedenen Maßregeln Flandern und dem Herzog gegenüber Erfolge zu erzielen hoffen. Als vollends die wendischen Städte 1426 den Krieg gegen den skandinavischen Norden begannen, mußte die Hanse für längere Zeit die Geltendmachung ihrer Beschwerden in Flandern vertagen.

Während derselben Zeit aber vollzogen sich im Westen lange zwar vorbereitete politische Veränderungen, die von folgenschwerer Bedeutung für die Hanse werden sollten und bald ihren Einfluß auf ihre Stellung im Westen geltend machten, die Vereinigung der gesamten Niederlande in der Hand des burgundischen Herrschers.

Bis zum Eintreten dieser Veränderung zerfiel das Gebiet der niedern Lande in eine Anzahl selbständiger, an Macht etwa gleichwertiger politischer Gebilde, die Grafschaft Flandern, das Herzogtum Brabant, die Grafschaften Holland, Seeland und Hennegau, das Herzogtum Geldern, das Bistum Utrecht. Es waren Länder, die, weil dem Meere benachbart und der Rheinstraße vorgelagert, für den Verkehr der Hanse von hervorragender Bedeutung waren. Ihre weitgehende politische Zersplitterung, ihre kommerzielle Rivalität hatten sie sich wetteifernd um die Heranziehung und Begünstigung der fremden Händler, in erster Linie der hansischen, bemühen

---

[1]) HR. 1. VII n. 800 § 8—11, 24—26, 31.

[2]) HR. 1. VII n. 800 § 1—7, Hans. UB. IX n. 663 § 57, 671 § 17, 71, 137.

lassen. Und die Hansen hatten auch ihrerseits ihre kommerzielle Macht und günstige Umstände benutzt zu weiterer Förderung ihrer Handels- und Verkehrsinteressen in den verschiedenen Gebieten, zuletzt vermittelst der Verlegung ihres Stapels von Brügge nach Dordrecht 1388. Das war nun anders. Flandern nebst Antwerpen und Mecheln war schon 1384 durch Erbschaft in den Besitz Herzog Philipps des Kühnen von Burgund übergegangen. Durch Eroberungen, vorzüglich aber durch Familienverbindungen hatte die burgundische Politik dann die Vereinigung der niedern Lande auch weiter gefördert. Seinen ältesten Sohn Johann hatte Herzog Philipp mit Margarethe von Baiern, der Tochter Herzog Albrechts, der Holland, Seeland und Hennegau regierte, verheiratet. Sie war zugleich die Nichte der kinderlosen alten Herzogin Johanna von Brabant. Diese übertrug 1390 Herzog Philipp, der sie vollständig für sich gewonnen hatte, ihre Länder Brabant und Limburg zu Eigentum, indem sie sich nur bis an ihren Tod den Nießbrauch derselben vorbehielt. Der Herzog gab den Brabantern auf ihren Wunsch seinen zweiten Sohn Anton zum Herzog. Die Ohnmacht des nächstberechtigten luxemburgischen Hauses und seines Hauptvertreters des römischen Königs Wenzel, sowie des Reichs und seiner Nachfolger Ruprecht von der Pfalz und Sigmund begünstigten ebenso die Fortschritte des Herzogs wie die Rückendeckung, die er an Frankreich besaß. Die Umstände ermöglichten es ihm auch, die feindlichen Versuche Englands, das in Holland und Geldern ihm entgegenarbeitete, unschädlich zu machen. Und ihnen hatten es auch seine Nachfolger zu danken, daß ihnen nach dem Tode der Herzogin Johanna 1406 Brabant, ein Lehen des Deutschen Reichs, nicht ernstlich bestritten wurde. In England behielt in den folgenden Jahrzehnten, von etlichen Schwankungen abgesehen, diejenige Politik die Oberhand, die sich bewußt war, daß die englischen Erfolge in Frankreich seit 1415 zum guten Teil infolge des guten Verhältnisses zu Burgund errungen waren. Herzog Johann hatte dieses im Interesse der Handelsbeziehungen namentlich seiner flandrischen Untertanen begründet. Herzog Philipp der Gute unterhielt es auch deshalb weiter, um sich dadurch gänzlich von der Oberherrlichkeit Frankreichs zu lösen, so lange diese Macht anderweitig so vollständig in Anspruch genommen war. Dieser Gunst der Lage verdankte er nach heftigem Kampf 1428 die Erwerbung von Holland, Seeland und Hennegau. Und 1430 kamen auch Brabant und Limburg in seine Hand, da

die dort herrschende Nebenlinie des burgundischen Hauses ausstarb.

Herzog Philipp faßte nun den größten Teil der Niederlande, die größten Städte und die reichsten Landstriche Westeuropas unter seiner unmittelbaren Herrschaft zusammen. Sein Einfluß war vorherrschend in Utrecht und Geldern; nur Friesland ging seine eigenen Wege. Er war tatsächlich gegenüber Deutschland wie gegenüber Frankreich ein unabhängiger Herrscher.[1]) Es galt nun für ihn, diese mannigfaltige Masse kleiner Staaten in administrativer Hinsicht durch Schaffung einer Reihe von Zentralbehörden miteinander fest zu verbinden, die Selbständigkeit der kleineren politischen Gebilde einer früheren Zeit dem burgundischen Staatsgedanken unterzuordnen, aus der territorialen Einheit der Niederlande eine politische zu entwickeln. Diese Politik war um so weniger leicht in den einzelnen Ländern durchzuführen, je selbständiger in ihnen die lokalen Gewalten noch waren. Am schwersten erwies sie sich daher gegenüber den großen Städten Flanderns. Aber gerade am Verlauf des Ringens zwischen der kommunalen Selbständigkeit und dem burgundischen Einheitsstaatsgedanken war die Hanse in hohem Maße interessiert. Der Hanse gab der Herzog eine sehr verständliche Probe seiner Auffassung von seinem Verhältnis zu den flandrischen Städten, indem er 1435 Brügge, das bei ihm Vorstellungen über die privilegienwidrige Erhebung eines neuen herrschaftlichen Zolls von den Hansen erhoben hatte, bei Androhung schwerer Strafen jede Einmischung in die Angelegenheiten der Landesherrschaft und ihrer Beamten verbot.[2])

Für die Hanse bedeutete die Ersetzung der vielen selbständigen Kleinmächte durch eine einzige Großmacht mit so zentralisierenden Bestrebungen allein schon eine große handelspolitische Gefahr. Sie war nun nicht mehr imstande, jene Rivalität der einzelnen Gebiete untereinander zur Behauptung oder Förderung ihrer eigenen Machtstellung in denselben auszuspielen. Die großen Städte vermochten ihre Selbständigkeit, die sie einst innerhalb ihres Territoriums, namentlich in Flandern ausgeübt hatten, dem mächtigen burgundischen Gesamtstaat gegenüber, je sicherer er sich konsolidierte,

---

[1]) Vgl. i. allgem. Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 251 ff., 2. Buch, 1 Abschn. IV, 2. Abschn. I, II, vgl. auch Stein, Die Burgunderherzöge und die Hanse, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 passim.

[2]) HR. 2. I n. 482.

immer weniger aufrecht zu halten. So war die Hanse, noch ehe sie recht zum Bewußtsein der Tragweite der politischen Veränderungen in dem wichtigsten Gebiet ihres Handels kam, dort in ihrer Stellung bereits in manchen Richtungen schwer bedroht. Es war sehr fraglich, ob sie das früher so wirksame Mittel der Stapelverlegung auch künftig noch mit Erfolg würde anwenden können, ob die Lede und besonders Brügge der burgundischen Regierung gegenüber für die Privilegien der Hanse gegebenenfalls noch mit dem Nachdruck eintreten konnten, den ihnen früher ihre weitgehende Unabhängigkeit vom Landesherrn gestattet hatte, ob die Regierung auch ferner willig die Privilegien der Hanse anerkennen, oder im Interesse des Staatswohls mit ihnen nach Belieben schalten würde. Die Antwort hätte sich die Hanse aus manchen Vorfällen bereits selbst geben können. Die großen Kommunen waren der Regierung gegenüber schon erheblich kleinlauter in allen Fragen geworden. Die herrschaftlichen Beamten kümmerten sich viel weniger um die hansischen Privilegien. Die Regierung behandelte dieselben, wie sie ihr paßten, beobachtete sie nicht als ein der Hanse zustehendes Recht, sondern „aus Gnaden“ und vertrat den Standpunkt, daß die Rücksicht auf das Wohl des Staats die Norm für die Beobachtung oder Nichtbeobachtung der Handelsfreiheiten der fremden Kaufleute abgebe. Die selbständige Gerichtsbarkeit der Hanse über die Ihrigen bei leichteren Streitigkeiten derselben untereinander erklärte der Herzog nebst seinen Räten 1432 ihr gegenüber unverblümt für eine schmähliche Beeinträchtigung seiner Landeshoheit.[1])

Es war also die große Frage, wie die Hanse sich mit der neuen politisch-administrativen Entwicklung in den Niederlanden und der Auffassung der burgundischen Regierung von ihren Privilegien auseinandersetzte.

Die 1425 nicht beigelegte Spannung zwischen der Hanse und Flandern wuchs, Zündstoff genug zu einer schweren Katastrophe häufte sich hüben und drüben an. Die Haltung der Hanse zu dem nunmehr zum Ausbruch kommenden englisch-burgundischen Gegensatz brachte ihn schließlich zur Entladung. Lange schon hatte die burgundische Wirtschaftspolitik im Interesse der flandrischen Tuchindustrie den Handel mit englischem Tuch in Brügge ein-

[1]) Hans. UB. VI n. 1050.

24*

zuschränken versucht und die Merchant Adventurers dadurch schon im Anfang des Jahrhunderts genötigt, den Stützpunkt ihres niederländischen Verkehrs außerhalb Flanderns in Brabant zu begründen. Kaum Herr in den nördlichen Niederlanden dehnte Herzog Philipp am 25. Juli 1428 das Verbot des Verkaufs und der Durchfuhr der englischen Wolltuche und Wollgarne auf diese Gebiete aus und auch Brabant trat demselben bei.[1]) Die aufblühende Tuchindustrie der holländischen Städte hatte sicher Vorteil von dem Verbot, andererseits aber enthielt es eine schwere Schädigung des Handels der westlichen Hansen, der Westfalen und Rheinländer, besonders der Kölner, die wegen des in England bestehenden Geldausfuhrverbots Waren, also namentlich Tuch zurückbringen mußten und diesem nun die Hauptstraßen ihres überseeischen Verkehrs durch Brabant und die nördlichen Niederlande verschlossen sahen. Für Flandern aber hatte sich die Hanse das Privileg der Durchfuhr englischer Tuche zu sichern gewußt. Doch auch sie schloß sich dem Verbot der englischen Tuche an, das der Herzog am 19. Juni 1434 für sein ganzes Reich erließ. Denn der Herzog und die Lede gaben ihr zufriedenstellende Zusicherungen, daß ein zeitweiliger Verzicht auf ihr Privileg ihren Freiheiten nicht nachteilig sein solle, und ihre Verhandlungen mit England über ihre dortigen Beschwerden waren ergebnislos.[2])

Aber die konsequente Weiterführung der burgundischen Münzverbesserung und Münzpolitik, die den Wechselkurs der fremden Gold- und Silbermünzen besonders durch die Münzordnungen von 1428 und 1433 energisch herabsetzte, verstimmte in hansischen Kreisen dauernd mehr. Gerade damals rühmte sich der Herzog, daß kein Nachbarland Goldmünzen von besserer Güte als sein Reich habe. Die Berufung des hansischen Kontors gegenüber der burgundischen Regierung und den Leden auf das Privileg, daß Verfügungen in Handelsangelegenheiten die Zustimmung der Hanse erforderten, fand natürlich keine Beachtung. Und als das Kontor 1428 drohte, eher das Land räumen zu wollen als die Münzordnung zu befolgen,

---

[1]) HR. 1. VIII S. 358 Anm. 5, Hans. UB. VI S. 433 Anm. 1, v. Mieris, Groot Charterboek, IV S. 923f., Schanz, Engl. Handelspol., I S. 441.

[2]) HR. 2. I n. 192—194, 213, 268 § 13, 317 Nachschr., 321 § 3, vgl. n. 215, 216, Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 41, 47, Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 488ff., Schanz, Engl. Handelspol., I S. 443, II n. 171—173, Pauli, Gesch. v. England, V S. 240f.

erhielt es von den herzoglichen Räten eine geringschätzige Antwort.[1])

Aber das Kontor blieb am Platze, wenngleich es sich 1432 bei Lübeck und dem Hochmeister beklagte, die Fläminger hätten seit 1425 eine derartige Haltung angenommen, daß es nicht mehr wisse, ob es überhaupt noch Privilegien im Lande habe.[2]) Auch durch das weitere Verhalten Flanderns in dem hansisch-spanischen Konflikt wurde die Erbitterung der Hanse genährt. Denn am 11. Oktober 1428 hatte Flandern mit einer spanischen Gesandtschaft einen Vertrag geschlossen, der den Spaniern umfangreiche Handelsvorrechte einräumte, die vor sieben Jahren den Flämingern bewilligte Abgabe von den spanischen Waren abschaffte und Flandern verpflichtete, sich in die Angelegenheiten der spanischen Kapereien gegen andere Mächte nicht einzumischen. Das hansische Kontor selbst hatte ergebnislos und ohne von den Leden unterstützt worden zu sein, mit derselben Gesandtschaft verhandelt. Da verfügte der Hansetag am 1. Januar 1430 abermals ein Verbot der aus spanischer Wolle angefertigten Tuche, jedoch auch diesmal ohne sonderlichen Erfolg. Denn die Spanier behielten eine feindselige Haltung gegen die Hansen bei und beunruhigten namentlich deren Verkehr nach der Baie. Die Hansen mußten es mit ansehen, daß die Räuber mit dem genommenen Gut vom Herzog und von den Leden geleitet in Flandern aus- und eingingen. Nur dafür suchten die Lede zu sorgen, daß Zusammenstöße zwischen Spaniern und Hansen in den flandrischen Gewässern vermieden wurden.[3])

Die üble Lage ihres Verkehrs in Flandern und im Westen empfand die Hanse um so bitterer, da Hamburg 1433 die Seestraße nach den Niederlanden durch abermaliges energisches Vorgehen gegen den friesischen Seeraub befriedet hatte. In Ostfriesland war nach Jahren der Ruhe, seit dem Tode Ockos tom Broke, der in der Schlacht auf den wilden Äckern 1427 Herrschaft und Leben verloren hatte, wieder Verwirrung eingerissen. Zwar wurde der übermächtig gewordene Sieger, der gewalttätige Häuptling Focko Uckena von Leer, schon 1431 durch den Bund der kleineren Häupt-

---

[1]) Hans. UB. VI n. 737, HR. 2. I n. 317, 318, 357 § 4, 8, Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 484, 485 Anm. 1, Stieda, Hansisch-venet. Handelsbez. S. 76f.

[2]) HR. 2. I n. 94, 95.

[3]) Vgl. in diesem Buch, II. 3. Kap.

linge und der Landgemeinden unter Führung des Häuptlings Edzard von Greetsiil zur Flucht aus dem Lande ins Münsterische genötigt.[1]) Aber durch ihn war sofort der Seeraub wieder entfesselt worden, sodaß Hamburg später von ihm sagen konnte, er sei „lange tiid een hovedman aller serovere" gewesen. Die wendischen Städte, die tief in den nordischen Krieg verflochten waren, hatten dagegen nicht einschreiten können. Und briefliche und mündliche Vorstellungen Hamburgs bei Focko, Sibet und Imel, der nach Ockos Tod mit seinem inzwischen verstorbenen Vater Hisko die langentbehrte Häuptlingsschaft in Emden wieder hatte antreten können, waren ebenso fruchtlos gewesen, wie 1432 die gelegentliche Hinrichtung von 34 Seeräubern Sibets durch Hamburg.[2])

Da gab der Stillstand zu Horsens 1432 den wendischen Städten freie Hand zum Einschreiten gegen den friesischen Seeraub, der wie in seinen blühendsten Zeiten in der Ems und Jahde wieder wurzelte. Die Städte mußten zum Frühjahr 1433 für die Schiffahrt das Schlimmste befürchten. Sie mußten aber, da die anderen Städtegruppen die Mithilfe versagten, allein durchgreifen. Hamburg nahm gemäß dem hansischen Statut, das die Bekämpfung der Seeräuber den nächstgelegenen Städten zur Pflicht machte, die dabei aufgewandten Kosten aber der Gesamtheit auferlegte, die militärische Arbeit auf sich. Mitte Juni 1433 brach seine Seewehr in Stärke von 21 meist kleinen Schiffen unter Führung seines Ratsherrn Simon van Utrecht gegen die Ems und Jahde auf. Edzard und sein Anhang unterstützten seine Operationen von der Landseite her. Am 30. Juli fiel Emden und erhielt eine hamburgische Besatzung. Imel wurde gefangen und blieb es in Hamburg bis an seinen Tod 1455. Im September fiel auch die Sibetsburg und wurde niedergerissen. Sibet selbst hatte bei dem Versuch, sie zu entsetzen, das Leben verloren. Einer ganzen Anzahl gefangener Räuber wurde förmlich der Prozeß gemacht, der mit ihrer Hinrichtung endete.[3])

Es war ein ebenso entschiedenes wie wirkungsvolles Vorgehen Hamburgs. Einem Wiederaufleben des Unwesens aber glaubten

---

[1]) Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesl., S. 60ff.

[2]) HR. 2. I n. 277, 357 § 15, Hans. UB. VI n. 763, 783, 856, 1013, 1044, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 53, 55, 56.

[3]) HR. 2. I n. 158, 161 § 1, 162, 182—188, 189 § 1, 2, 5, 6, Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesl., S. 70ff.

die Städte, nachdem sie mit friesischen Häuptlingen so schlechte Erfahrungen gemacht hatten, am besten dadurch vorzubeugen, daß Hamburg Emden in eigene Verwahrung nahm. Es sandte einen Ratsherrn als Amtmann dorthin, seine Söldner blieben dort als Besatzung. Es festigte in den folgenden Jahren seine Stellung im Emsgebiet zum Verdruß des Bischofs von Münster, Groningens und ostfriesischer Machthaber durch eine sehr verstärkte Befestigung Emdens, durch die Besetzung von Termunten und die Erbauung der Burgen Leerort und Stickhusen, die es ebenfalls mit Besatzungen versah.[1]) Für die großen Kosten seines Kriegszuges sollte Hamburg hansischerseits aus einem beim Brügger Kontor für eine bestimmte Zeit eingeführten Pfundzoll entschädigt werden, nur konnten die zu Lande nach Flandern verkehrenden Hansen nicht einsehen, weshalb sie für Unternehmungen zur See Beihilfen zahlen sollten.[2]) Außerdem ward Hamburg von der Hanse ermächtigt, bei sich den Nichthansen, denen die Befriedung Ostfrieslands ja ebenfalls sehr zustatten kam, während derselben Zeit einen Pfundzoll abzufordern.[3])

Im Besitz des Stillstandes mit dem Norden, der ziemlich sicheren Aussicht auf den nicht allzu fernen Abschluß eines Friedens und im Besitze Emdens wandte sich nun endlich die Politik der wendischen Städte der lange von den hansischen Kontoren und der Hanse gewünschten Behandlung der hansischen Interessen auf den andern Verkehrsgebieten wieder zu. Deswegen beriefen sie zum Sommer 1434 einen großen Hansetag nach Lübeck. Dieser sicherte sich für die von ihm beabsichtigten Verhandlungen mit den Westmächten durch eine Gesandtschaft die Zustimmung des Hochmeisters. Selbst in nicht ganz eingeweihten Kreisen Lübecks wurde der Erfolg dieser Gesandtschaft so übertrieben hoch eingeschätzt, daß man an den Abschluß eines förmlichen Bündnisses zwischen der Hanse und dem Hochmeister glaubte.[4]) Nun erst erschien der Hanse die Wiederaufnahme einer kraftvolleren

---

[1]) Nirrnheim, a. a. O., S. 83 ff.

[2]) HR. 2. I n. 321 § 7—11, 39, 40, II n. 2, 236.

[3]) An beiden Stellen sollten, 1 ℔. grote = 7½ M. lüb. gerechnet, 6 lüb. ₰ vom ℔. grote, d. h. 1/240 des Warenwertes erhoben werden. Die Einnahmen Hamburgs aus dem Pfundzoll bei sich vgl. Hamb. Kämm. Rechn. II S. 58, 60, 62, 63, 65, vgl. dazu früher S. 321 f.

[4]) HR. 2. I n. 359, S. 226 f. u. Anm. 1.

Politik im Westen und eine Festigung des hansischen Gemeinschaftsgefühls und Handelssystems vermittelst der Auffrischung oder Neubildung einer großen Zahl Statuten möglich. Vier Bürgermeister, Johann Clingenberg von Lübeck, Everd Hardevust von Köln, Heinrich Hoyer von Hamburg und Heinrich Vorrath von Danzig, wurden zu den Verhandlungen mit den westlichen Mächten ausgesandt. Aber der Hochmeister hatte sich zur Unterstützung der hansischen Politik gegen Flandern-Burgund nur unter der Bedingung bereitfinden lassen, daß sie das Hauptgewicht auf die Verhandlungen mit England legte. Diese jedoch verliefen erfolglos, und ebenso die monatelangen Verhandlungen, welche die Gesandtschaft nach ihrer Rückkehr aus England seit Ende 1434 in Brügge mit den herzoglichen Räten und den Leden führte. Sie endeten da, wo sie auch 1425 schon geendet hatten.[1]) Allerdings verschlossen sich nun auch preußische Kaufleute, die in den Verhältnissen Flanderns erfahren waren, so der Danziger Schiffer und Ratsherr Heinrich Buck, nicht mehr der Überzeugung, daß die Fläminger nur durch eine Handelssperre zur Beobachtung der hansischen Privilegien gezwungen werden könnten. Dennoch gelang es dem Hochmeister, der durchaus einem Bruch mit Flandern widerstrebte, die wendischen Städte zur abermaligen Aussendung einer Gesandtschaft in Verbindung mit ihm und seinen Städten zu bewegen.[2]) Als aber diese Anfang April 1436 in Flandern eintraf, fand sie die politischen Verhältnisse der Westmächte in wichtigster Weise verändert.

In den Verhandlungen zu Arras, die in Wahrheit durch die Anzahl der dort vertretenen fremden Mächte vielmehr einem europäischen Kongreß glichen, vollzog Burgund öffentlich die große Schwenkung in seiner politischen Haltung. Am 21. September 1435 schloß es mit Frankreich einen überaus günstigen Frieden und zerriß dadurch die letzte Verbindung mit England. Auf die Nachricht davon brach die Bevölkerung Londons in wilder Erbitterung los, burgundische Kaufleute in englischen Städten wurden erschlagen. Aber die Versuche Englands, in Flandern und Seeland Opposition gegen die burgundische Politik zu erregen, mißlangen.[3]) Im März

---

[1]) HR. 2. I n. 357 § 1—11, 397, 398.

[2]) HR. 2. I n. 522, 533, 541, 542.

[3]) HR. 2. I n. 568 u. Anm. 2, II n. 11, Jan v. Dixmuyden i. Corpus Chron. Flandriae III S. 47.

1436 begann der englisch-burgundische Krieg. Auch die hansische Schiffahrt nach dem Westen war dadurch in Frage gestellt.

Die Hanse mußte sich eingestehen, daß sie die günstigste Zeit, um etwas bei beiden Mächten zu erreichen, die Zeit vor dem Ausbruch des Kriegs, versäumt hatte. Immerhin hätte sie auch jetzt noch, wenn ihre Gesandtschaft den englisch-burgundischen Gegensatz richtig auszunutzen vermochte, günstige Abschlüsse erzielen können. Aber die Fläminger vereitelten Verhandlungen der Gesandtschaft mit England. Überhaupt war in den Niederlanden die Anschauung allgemein verbreitet, daß die Hanse den Engländern wohlgesinnt sei, und daher die Stimmung gegen die Hansen ebenfalls recht aufgebracht. Und dieser Umstand trug mit bei zu jener auch in damaliger Zeit Aufsehen erregenden Bluttat, die schnell der erfolglosen Tätigkeit der Gesandtschaft in Flandern ein Ende bereitete. Am 3. Juni 1436 nachts wurden die Hansen in Sluys, nachdem es in einer Weinwirtschaft zu einem Streit zwischen hansischen Matrosen und Flämingern gekommen und ein Fläminger erschlagen war, in ihren Herbergen von der erregten Menge überfallen und gegen hundert von ihnen ermordet.[1])

Gegen den Hilferuf und die Klage des Kontors, von dem sogar das Baseler Konzil um moralische Unterstützung angegangen wurde, verhielten sich die Lede lau und zurückhaltend. Nur Gent griff sofort in dem Bewußtsein, daß nun die Beziehungen der Hanse zu Flandern in der Tat in Frage gestellt seien, energisch durch und ließ vier der Hauptanstifter des Aufruhrs hinrichten. Der Herzog vollends behandelte die Boten Brügges, die ihn um ein Rechtsverfahren gegen die Mörder baten, mit Nichtachtung und entließ sie ohne Antwort.[2])

Die Entgegnung der Hanse war die Weisung an das Kontor, Flandern zu räumen und unauffällig in der Zeit des bevorstehenden Bamissenmarktes nach Antwerpen überzusiedeln, sowie ein Verbot alles Handels und Verkehrs folgerichtig mit den gesamten Niederlanden. Aber der Hochmeister und unter seinem Einflusse auch die preußischen Städte versagten ihre Zustimmung dazu; sie wünschten zuvor ihr Verhältnis zu England nach Wunsch geordnet,

---

[1]) HR. 2. I n. 570, S. 490 Anm. 4, n. 574, 575, II n. 9, 249, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 47f.

[2]) HR. 2. I n. 570, 574, 575, 578, II n. 1, Korner S. 562 § 1611.

ehe sie ernstlich gegen Burgund vorgingen.[1]) Da trat ein anderes Ereignis ein, das den von der Hanse vertretenen Standpunkt rechtfertigte. Die Niederlage der flandrischen Truppen vor Calais und das unrühmliche Aufgeben der Belagerung brachte eine Empörung gegen die burgundische Herrschaft namentlich unter der gewerbtreibenden Bevölkerung der flandrischen Städte, besonders Gents und Brügges, zum Ausbruch. Sie entsprang aber im Grunde der wachsenden Besorgnis über die fortschreitende Verminderung der politischen Macht ihrer Städte. Gegen Ende des Sommers 1436 zwangen die Lede den Herzog zur Entlassung aller seiner nichtflandrischen Räte im Lande. Brügge aber suchte seine frühere vorherrschende Stellung gegenüber Sluys und dem Freiamt wiederherzustellen.[2]) Trotz vermittelnden Eingreifens der fremden in Brügge residierenden Nationen der Kaufleute wuchs die Bewegung. Im Frühjahr 1437 kam es in Gent und schlimmer noch in Brügge zu einem blutigen Aufruhr der Gemeinde gegen die Stadtleitung, weil sie den Niedergang der Selbständigkeit durch zu große Nachgiebigkeit gegen den Herzog verschuldet habe. Die einheimischen Kaufleute mit ihren Gütern flüchteten aus Brügge. Der Herzog spielte Sluys gegen Brügge aus und sperrte ihm dadurch die Zufuhren von der See her. Der Angriff der Brügger auf Sluys schlug fehl. Und wenn auch Gent seine Rivalin mit Zufuhren unterstützte, und namentlich hansische Kaufleute von Antwerpen, Sluys und Ardenburg aus Hamburger Bier, Rheinwein, Salz, Getreide und andere Nahrungsmittel nach Brügge zu schaffen sich bemühten, so tat die Verkehrssperre doch bald ihre Wirkung. Am 17. Februar 1438 unterwarf sich die noch vor Jahresfrist so trotzige Gemeinde; 38 Deputierte Brügges taten zu Arras einen Fußfall vor dem Herzog, und die fremden Kaufleute in Brügge baten ihn um Gnade für die Stadt. Die Bedingungen der Versöhnung, die finanziellen und politischen, waren schwer und gipfelten in dem Verzicht der Stadt auf eine Reihe von Privilegien und Gewohnheiten, darunter auf die Vorherrschaft über Sluys und das Freiamt. Der Ausgang des Aufruhrs — Gent zog nicht die letzten Konsequenzen, sondern verließ vorher die gemeinsame Sache — war eine weitere

---

[1]) HR. 2. I n. 570, 595, II n. 1, 4, 8, 9, 11, 64, VII n. 455.

[2]) HR. 2. II n. 64, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 54 ff., Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 416 f.

Stärkung der herzoglichen Gewalt gegenüber den großen Städten Flanderns.[1])

Die Sperre wurde nun aufgehoben. Eine spanische Flotte mit Wolle, Eisen, Feigen, Öl, Rosinen war die erste, die über Sluys ihre Waren wieder nach Brügge sandte.[2]) Die Hansen aber fehlten. Das Kontor hatte erst, nachdem es Kenntnis von dem am 22. März 1437 zwischen der Hanse und England abgeschlossenen Vertrag besaß, den Herzog gebeten, seinen Stapel nach Antwerpen verlegen zu dürfen, und seine Bitte zur Genugtuung des Herzogs mit der Widersetzlichkeit Brügges gegen ihn begründet. Er hatte sie genehmigt unter Bestätigung der wesentlichsten Freiheiten, die die Hansen für ihren Verkehr in Brügge und in Flandern besaßen, besonders ihres in Brügge geübten Korporationsrechts.[3]) Und nun verlangte das Kontor ein ganz entschiedenes Vorgehen von der Hanse, die Einstellung des Verkehrs, namentlich von Preußen und Hamburg aus mit den gesamten Niederlanden. Jedoch der Hochmeister und die preußischen und livländischen Städte blieben den Werbungen und Vorstellungen des Kontors und der wendischen Städte gegenüber taub.[4]) Erst der schwere Schaden, den die Holländer, die inzwischen im Frühjahr 1438 zum offenen Krieg gegen die wendischen Städte übergegangen waren, der preußisch-livländischen Baienflotte am 31. Mai zufügten, rüttelte sie unsanft aus ihrer Vertrauensseligkeit auf und zwang sie zur Einstellung des Verkehrs nach dem Westen.[5])

Eifrigst aber bemühten sich im Frühjahr und Sommer die Lede um die Rückkehr des Kontors, um die Wiederaufnahme des hansischen Handels mit Flandern. Es war die entsetzliche Teuerung, vielleicht die schwerste und ausgedehnteste des 15. Jahrhunderts in Europa überhaupt, die sie vorwärts trieb.

Schon 1436 waren durch eine große Überschwemmung der Mündungsgebiete des Rheins die Saaten dort aufs schwerste geschädigt worden.[6]) Aber auch in Livland war die Ernte 1436

---

[1]) Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae, III S. 61 f., 76 ff., 95 ff., Korner S. 566 § 1627, Städtechroniken 13 S. 178 oben, HR. 2. II n. 116, 205, Pirenne, a. a. O. S. 418 f.

[2]) Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 96, 97.

[3]) HR. 2. II n. 148, gedr. Lüb. UB. VII n. 755.

[4]) HR. 2. II n. 182, 183, 185, 193 § 1, 194, 195, 197—200, 212, 214 § 5.

[5]) Vgl. früher S. 291 f.

[6]) Velius, Chronijke van Hoorn, S. 35, Korner S. 564 § 1617.

schlecht geraten, in Litauen, besonders Smolensk, war bereits Hungersnot ausgebrochen.[1] Sehr ungünstig gestalteten sich für große Teile Europas 1437 die Ernteaussichten, für den Osten, für Schweden und Finnland, weite Gebiete Deutschlands, besonders aber für Frankreich und die niedern Lande Burgunds. Viele Menschen starben Hungers, viele trieb die Teuerung in andere Gegenden, vielen löste sie die Bande der Zucht und Ordnung und des Familiengefühls. Allenthalben wurde im Westen die Ausfuhr von Getreide, in Gent und Tournay selbst das Bierbrauen verboten.[2] In Preußen hatte der Hochmeister im Beginn des Sommers 1437 das im Frühjahr erlassene Kornausfuhrverbot aufgehoben. Täglich wurden aus Danzig bedeutende Mengen Getreide nach den Niederlanden und den wendischen Städten ausgeführt, so daß Danzig wegen des allzu starken Getreideabflusses besorgt wurde. In Flandern aber trugen die hansischen Zufuhren aus Preußen und Hamburg, die trotz des Handelsverbots fortgesetzt wurden, nicht unwesentlich zur Linderung der Not bei.[3] In Livland benutzte der Ordensmeister das von ihm erlassene Kornausfuhrverbot als ein Mittel seiner Politik gegen Finnland und Nowgorod.[4] Andererseits sah sich Köln beizeiten vor, als es das leise Steigen der Preise bemerkte. In aller Stille ließ der Rat im Juli 1437 große Mengen Korn aufkaufen und aufspeichern und baute für sie das Kornlagerhaus zu St. Clara. Er unterdrückte die Absicht der Bäcker, die Brotpreise zu erhöhen, und vermochte, gestützt auf seine Vorräte, trotz der Ausfuhrverbote der Nachbarmächte den Kornpreis in der Stadt auch 1438 auf einem verhältnismäßig niedrigen Stand zu erhalten.[5]

---

[1]) HR. 2. I n. 585. Livl. UB. IX n. 102 Nachschr., Altpr. Monatsschr. 14 S. 454.

[2]) Städtechron. 28 S. 440, 20 S. 60, 310f., 13 S. 199, 175, 14 S. 777f., 1 S. 398, 2 S. 26f., 10 S. 153f. (Nürnberg), Kamper Chroniken I S. 9, Lösch, Aachener Chroniken i. Annalen des Hist. V. f. d. Niederrhein 1866 S. 10, Scriverius, het oude goudtsche Cronycxken, S. 129, Leibniz, Script. rer. Brunsvic. III S. 403, Mencken, Script. rer. German. III Sp. 9, Monstrelet, Chronique, V (Societé de l'hist. de France 108) S. 319f., Collect. de Chron. Belges 13. 3, S. 215f., 387, 21 S. 76, Reiffenberg, sur la statistique ancienne de la Belgique, i. Nouv. Mem. de l'Ac. de Brux. 1832. 7, Tabelle zu 1437.

[3]) HR. 2. II n. 96 § 1, 98 § 1, 105, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 82.

[4]) Livl. UB. IX n. 148, S. 102 Anm. 2, n. 171, 174, 176, 201 u. a.

[5]) Stein, Akten zur Verf. u. Verw. d. St. Köln, II S. 293 Anm., Städtechron. 13 S. 175, 14 S. 778f., 783.

Und dies war das schwerste Jahr allgemeiner Teuerung und Mißratens aller möglichen Bodenfrüchte, und in ihrem Gefolge trat eine nicht minder furchtbare Pest auf. Das Volk litt schrecklich in England,[1]) Frankreich, am Rhein entlang und in anderen Gegenden Deutschlands, namentlich aber in den Niederlanden, deren an sich sehr ungünstige Lage durch die hansische Verkehrssperre noch sehr verschlimmert wurde. Im Februar galt der Weizen in Brügge 15—16 ß, bis Mitte Mai stieg er auf über 34 ß. Aus allerhand Ersatzmitteln, Erbsen, Linsen, Gerste u. a. wurde hier wie anderswo Brot hergestellt. Brügge, das schon von vielen aus politischen Gründen verlassen war, nun von vielen andern aus Lebens- und Nahrungsrücksichten verlassen wurde, verlor wohl ein Fünftel seiner Bevölkerung; seine inneren Zustände waren schwer erschüttert. Noch verheerender scheinen Hungersnot und Pest Löwen heimgesucht zu haben.[2])

In Preußen hob der Hochmeister das von den Ständen Anfang April 1438 durchgesetzte Getreide- und Mehlausfuhrverbot im Mai und Juni wieder auf, da die Ernteaussichten günstig waren, ungeachtet der Proteste der wendischen Städte und des Kontors zu Antwerpen, die davon eine Stärkung ihrer Feinde und eine Verlängerung des Krieges besorgten.[3])

Aber die Teuerung dauerte, da trotz anfänglich günstiger Aussichten die Ernte, am Rhein auch die Weinernte mißglückte, 1439 fort; allerart Lebensmittel blieben übermäßig teuer. In Köln verbot ein Erlaß des Rats im September 1439 die Ausfuhr ins Niederland, in Lübeck schritt der Rat gegen die Bäcker, die das Brot zu klein backten, durch Erlaß einer Preis- und Backtabelle ein, in Stralsund herrschte Teuerung.[4]) Stellenweise scheint erst in diesem Jahr die Not den Höhepunkt erreicht zu haben, so in Antwerpen.[5]) Erst das Jahr 1440 sah in den meisten Gegenden

---

[1]) Pauli, Gesch. v. Engl. V S. 250.

[2]) Städtechron. 13 S. 176f., 14 S. 779, Velius, Hoorn, S. 35, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 103, 104, Collect. de Chron. Belg. 13. 3, S. 387.

[3]) HR. 2. II n. 214 § 1, 216, 228, 233, 237, Töppen, Akten, II n. 32, 39, Hans. UB. VIII n. 84 § 70.

[4]) Stein, Akten etc. v. Köln, II S. 293, Städtechron. 13 S. 180ff., Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 688, Strals. Chron. S. 183.

[5]) Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 134.

Teuerung und Pest im Verschwinden und normale Verhältnisse wiederkehren.[1])

Diese Teuerung also war ein mächtiger Bundesgenosse der Hanse in ihrem Kampf mit Flandern und Holland. Im Sommer 1438, als der Höhepunkt der Preissteigerung erreicht war, gab Flandern den Widerstand auf. Am 20. September erfolgte in Brüssel der Friedensschluß mit der Hanse. Die Lede und Brügge für sich besonders machten der Hanse eine ganze Reihe Zusagen. Sie verpflichteten sich, ihr innerhalb der nächsten 16 Jahre in bestimmten Terminen 8000 ℔. grote als Ersatz für alle den Ihrigen zugefügte Unbill zu zahlen, und wollten dem Herzog ernstlich vorstellen, daß er die Zollverhältnisse bei den herrschaftlichen Zöllen zu Damme und Sluys den Wünschen der Hanse entsprechend ordne.[2]) Dagegen scheint das hansische Kontor den Leden die mündliche Versicherung gegeben zu haben, daß der hansische Schiffsverkehr nach den Niederlanden künftig wieder wie in lange vergangenen Zeiten ausschließlich nach Flandern gelenkt werden solle.[3]) Jedoch das ganze Abkommen zwischen der Hanse und den Leden, dem Machtfaktor, dessen politische Macht immer tiefer gesunken war, hatte für die Hanse nur geringen Wert. Denn die Landesherrschaft, über deren Übergriffe sie die meisten Klagen vorzubringen gehabt hatte, war durch den Frieden nicht berührt und verpflichtet worden. Ungesühnt blieb die Ermordung der Hansen in Sluys. Sache des Herzogs wäre es gewesen, hier der Hanse Genugtuung zu schaffen.

Dennoch verlegte das Kontor seinen Sitz alsbald nach Brügge zurück. In Flandern war die Freude über den erreichten Abschluß groß, ganz besonders deshalb, weil nun die drückende Getreidesperre aufhörte. Noch vor Schluß des Jahres trafen preußische Kornschiffe ein und wurden von der Bevölkerung mit Jubel begrüßt. Trotz der Fortdauer der Teuerung sank nun der Kornpreis in Flandern von 19 ß im Januar 1439 auf 10—14 ß im Sommer.[4])

---

[1]) Vgl. i. allgem. v. Buchwald, Deutsches Gesellschaftsleben im Mittelalter, II S. 249ff.

[2]) HR. 2. II S. 214 Anm. 4, n. 268—272 nebst den Anm., vgl. VII n. 494 bis 496 je § 24—26, Bussche, Inv. des arch. de l'Etat à Bruges I, 1 n. 417.

[3]) HR. 2. VII n. 497 § 22.

[4]) HR. 2. II n. 285, vgl. n. 273 u. Anm. 2, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 104.

Dennoch hinderte der wendisch-holländische Krieg die Preußen stark an der vollen Verwertung ihres Getreides im Westen.

Ein Jahr nach der Verständigung zwischen Flandern und der Hanse kam es auch zwischen Burgund und England zum Frieden. Herzog Philipps staatskluge Gemahlin Isabella von Portugal, aus einem Hause, das zu der englischen Königsfamilie in sehr engen Beziehungen stand, vermittelte ihn. Im Oktober 1439 wurde zwischen beiden Mächten ein dreijähriger Freizügigkeitsvertrag geschlossen, der, später wiederholt erneuert, erweitert und verbessert, eine vorzügliche Grundlage für die wirtschaftlichen Beziehungen beider Mächte zueinander bildete.[1] Aber auch für die Hanse war die Wiederherstellung des englisch-burgundischen Friedens, da sie selbst inzwischen mit England und Flandern sich ausgesöhnt hatte, wertvoll. Jedoch weder sie noch Flandern konnten der wiederhergestellten gegenseitigen Beziehungen recht froh werden. Der Seekrieg der wendischen Städte und der Holländer hinderte noch jahrelang stark die Wiederaufnahme des hansischen Seeverkehrs nach dem Westen.

Das Emporstreben der Holländer im west-östlichen Verkehr aber bedrohte nicht nur die Hanse, sondern schädigte und minderte die Zentralstellung Brügges im Handel. Es war freilich eine Übertreibung des Kontors, deren Gründe naheliegen, wenn es die schwierige Lage des hansischen Handels im Westen schilderte: „Ok so is de hanteringhe bynnen korten jaren sere tonichte gaen umme dat de Hollandere alumme de handelinge hebben unde de lande myt gude vorvullen“.[2] Aber verglichen mit Brügge hatte eine Anzahl holländischer und seeländischer Häfen den großen Vorzug einer besseren und billigeren Zugänglichkeit von der See her und einer größeren Tiefe, die den größeren Handelsschiffen das Herankommen nicht erschwerte oder gar unmöglich machte. Außerdem hatte der holländische Verkehr seinen Schwerpunkt nicht in Brügge, sondern, soweit nicht im eigenen Lande, im benachbarten Antwerpen mit seinem geräumigen, tiefen Hafen. In Brügge hatten Hansen und Fläminger gemeinsam und die Abneigung dieser gegen die zunehmende Konkurrenz der holländischen Tuchindustrie dem

---

[1]) Schanz, Engl. Handelspol., I S. 7, 18ff., Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 292, Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 52, 53.

[2]) HR. 2. II n. 182.

Verkehr der Holländer von vornherein wie dem englischen Schranken gezogen. Die Engländer und Holländer hatten sich deshalb Antwerpen zugewandt. Antwerpen selbst aber war der andere Faktor, durch dessen Emporwachsen Brügge in zunehmendem Maß Abbruch geschah, aber auch die Stellung und Organisation der Hanse in den Niederlanden in wichtiger Weise verschoben wurde.

Für ihren Verkehr in Brabant, besonders in Antwerpen und Bergen op Zoom, hatte die deutsche Kaufmannschaft — es handelte sich in erster Linie um die des deutschen Westens und namentlich Westfalens — 1315 von Herzog Johann II. von Brabant Korporationsrechte und andere Privilegien erlangt.[1]) Aber der weitschauende Plan des Herzogs, sie und durch Erteilung derselben Rechte auch die südeuropäische, besonders die genuesische Kaufmannschaft, die damals wie es scheint den Übergang zum Seeverkehr nach Nordwesteuropa vollzog, zu lebhafterem Verkehr in sein Land zu ziehen und von Brügge abzulenken, war im wesentlichen erfolglos. Nur der Verkehr der westlichen Hansen, voran der Dortmunder, wuchs in Antwerpen auf Grund jener Verleihungen rasch bedeutend und wurde auch durch die geographischen Verhältnisse gefördert. Die Dortmunder Kaufleute bildeten in Antwerpen eine besondere Genossenschaft, der von der Heimat 1329 eigene Gerichtsbarkeit zugestanden wurde. Jene gestattete auch den Kaufleuten anderer Städte, so Braunschweigs, auf deren Bitte den Beitritt. Sie ist wohl identisch mit der später erwähnten Gesellschaft Dortmunder Kaufleute in Brabant, die als die der Englandfahrer bezeichnet wurde.[2]) Auch Kaufleute sächsischer Binnenstädte sowie Breslaus und Krakaus wurden allmählich, besonders durch ihre regen Handelsbeziehungen zu Köln, nach Brabant und Antwerpen geführt.[3])

Im Jahre 1358 suchte der damalige Herr von Antwerpen, Graf Ludwig von Flandern, die Verkehrssperre der Hanse gegen Flandern zum Vorteil Antwerpens auszunützen. Den Kaufleuten von Amsterdam und ganz Holland und im folgenden Jahr denen von Utrecht gestattete er auf vier Jahre den Stapel ihrer Fett- und anderen Waren in Antwerpen zu errichten. Den Kaufleuten

---

[1]) Hans. UB. II n. 266.

[2]) Hans. UB. II n. 492, IV n. 1014. Vgl. oben S. 11.

[3]) HR. 1. VIII n. 18.

von Valenciennes, Dordrecht, Middelburg verlieh er Stapelgerechtsame daselbst.[1]) Aber der Erfolg dieser Bestrebungen für das kommerzielle Leben Antwerpens war nicht sonderlich groß. Jedoch erschien während der inneren Wirren Flanderns, die seit 1379 Handel und Wandel und industrielle Produktion im Lande schwer schädigten und auch die fremden Kaufleute stark in Mitleidenschaft zogen, Antwerpen diesen als der geeignetste Punkt zu einem ruhigen und sicheren Aufenthalt. Die Stadt verstand sehr wohl die Vorteile ihrer Stellung. Auf ihre Bitte gestattete 1383 Herzog Philipp der Kühne von Burgund allen fremden Kaufleuten und ihren Dienern dort Aufenthalt und Handelsbetrieb gegen Entrichtung der üblichen Zölle und Abgaben. Selbst Brügger Kaufleute verließen in nicht kleiner Zahl ihre Heimat, deren Handel darniederlag, um in Antwerpen sich niederzulassen.[2]) Auch auf die hansische Kaufmannschaft übte Antwerpen damals mehr Anziehungskraft als sonst aus. Die westfälische Kaufmannschaft bat 1387 eine gerade in den Niederlanden anwesende hansische Gesandtschaft, für eine erneute Bekräftigung des Freibriefs von 1315 als der Rechtsgrundlage des hansischen Verkehrs mit Brabant zu sorgen, und klagte über verschiedene neue Belastungen des Handels in Brüssel und Mecheln. Aber ehe noch die Schritte erfolgreich waren, die Antwerpen des Freibriefs wegen bereits beim Herzoge getan hatte,[3]) verbot die neue hansische Handelssperre 1388 außer Flandern auch Mecheln und Antwerpen und ihre Waren. Während das Interesse der hansischen Kaufmannschaft an Antwerpen vorzugsweise in ihrer Teilnahme an den beiden für den Handel immer wichtiger werdenden jährlichen Messen der Stadt zu Pfingsten und im Oktober beruhte, war sie mit Mecheln verbunden durch dessen Tuchindustrie. Es mag ein beliebtes Geschäft hansischer Kaufleute gewesen sein, den Mechelnschen Tuchwebern englische Wolle zu liefern und dafür auf der Brügger Tuchhalle fertige Mechelnsche Tuche, die sehr wertvoll waren, als Bezahlung in Empfang zu nehmen.[4])

Die Wiederherstellung des hansisch-flandrischen Handelsfriedens 1392 gedachte der Beziehungen der Hanse zu Mecheln und

[1]) Hans. UB. III S. 173 Anm. 4, n. 462 u. Anm. 1, IV n. 195, Mertens en Torfs, Antwerpen, II S. 280.

[2]) Hans. UB. IV n. 779, Mertens en Torfs, Antwerpen, II S. 337.

[3]) HR. 1. II n. 342 § 29, 30, Hans. UB. IV n. 900, 901.

[4]) HR. 1. II n. 249, 250, III n. 336 § 10.

Antwerpen nicht. Vom Hamburger Hansetag 1391 waren charakteristischerweise Dortmund und Köln, die Vororte der westlichen hansischen Gruppen, die eben ganz besonders am Verkehr in den nichtflandrischen Niederlanden interessiert waren, beauftragt worden, das Kontor bei Verhandlungen mit Antwerpen und Mecheln zu beraten. Sie sollten die Beziehungen zu beiden Städten so regeln, daß diese für die gegen die Hansen durch Zoll- und Akzisebelastungen begangenen Verfehlungen Genugtuung leisteten. Aber das Kontor verständigte sich eigenmächtig, ohne Dortmund und Köln hinzuzuziehen und Genugtuung auszubedingen, mit Antwerpen und gab den hansischen Kaufleuten den Verkehr dorthin zum Pfingstmarkt 1393 wieder frei.[1]) Mit Erfolg suchte nun auch Mecheln wieder Fühlung zum Kontor und zum hansischen Verkehr zu gewinnen. Auf seine Bitte erteilte im August 1393 Herzog Philipp zur Förderung seiner betriebsamen Stadt den Hansen ein besonderes Privileg für ihren Verkehr dort. Köln und Dortmund gaben dem Kontor ihre Zustimmung zu diesen Erwerbungen.[2])

Antwerpen war es jedoch nicht möglich, die Zusagen wahrzumachen, die es dem Kontor gegeben hatte. Seine Bemühungen um eine Erneuerung und Verbesserung des hansischen Freibriefs von 1315 und um andere Vergünstigungen für die Hansen stießen in der Umgebung des Herzogs auf unüberwindlichen Widerstand. Denn Flandern und besonders Brügge wußten, besorgt vor der wachsenden Konkurrenz Antwerpens, die Erteilung des schon entworfenen herzoglichen Freibriefs an die Hanse bei den burgundischen Räten zu hintertreiben.[3]) Da gab die Hanse, um Antwerpen zu größeren Anstrengungen anzuspornen, dem Kontor im Frühjahr 1396 die gemessene Weisung, den Besuch der Antwerpener Märkte den hansischen Kaufleuten wieder zu verbieten. Zugleich ließ sie Bergen op Zoom Belästigungen und Schädigungen des hansischen Handels durch ein Verbot seiner Märkte entgelten.[4]) Allerdings machte nun Antwerpen große Anstrengungen, um die Hansen wiederzugewinnen. Es pachtete im Sommer 1396 den herzoglichen Zoll in der Stadt auf sechs Jahre, erließ dann für ihn und für das

[1]) HR. 1. IV n. 38 § 13, 134 § 32, 33, Hans. UB. V n. 99.
[2]) Hans. UB. V n. 114, 115, 127, vgl. n. 227, 264.
[3]) Hans. UB. V n. 216—221.
[4]) HR. 1. IV n. 157, 316, Hans. UB. V n. 190, 227.

Geleitsgeld auf der Hunte und Schelde einen neuen Tarif, verhieß den Hansen Herabsetzung desselben gemäß der von ihm dem Kontor seinerzeit gemachten Zusagen, wenn sie den Verkehr wiedereröffneten, u. a.[1]) Aber alle seine Versuche, den Herzog zur Erteilung des vereinbarten Freibriefs an die Hanse zu bewegen, scheiterten auch jetzt an dem geheimen Widerstand der flandrischen Städte.

Das Kontor und die Hanse selbst jedoch erkannten den guten Willen Antwerpens nun an. Man erwog, wie nützlich es im Fall einer künftigen Verkehrssperre gegen Flandern für die Hanse sei, wenn sie in Antwerpen und Mecheln immer offene Tore habe, und war einer Aussöhnung geneigt. Doch verlangte die Hanse, daß das Kontor sich deshalb mit Köln und Antwerpen vorher ins Einvernehmen setze.[2]) Jedenfalls bestand der hansische Verkehr mit Antwerpen zum Bamissenmarkt 1397 wieder und genoß die von Antwerpen in Aussicht gestellten Zollvorzüge, die aber auch Nichthansen, z. B. den Utrechtern, zugute kamen.[3]) Am 1. September 1400 verlieh dann Antwerpen der Hanse für die nächsten drei Jahre ein Zoll- und Akziseprivileg nebst verschiedenen Handels- und Verkehrsvorrechten, das später mehrfach erneuert wurde. Endlich 1409 konnte Antwerpen, nachdem es wie Mecheln wieder politisch mit Brabant verbunden war, den hansischen Kaufleuten günstige Verkehrsbedingungen trotz der flandrischen Städte bei sich verschaffen. Am 30. April erteilte Herzog Anton von Brabant der Hanse ein Zoll- und Handelsprivileg für einen Stapelverkehr in Antwerpen, das, verglichen mit den schon gemachten Zugeständnissen Antwerpens und den 1395 beabsichtigten Herzog Philipps eine Reihe wertvoller Verbesserungen, auch das von Köln und Dortmund dem Kontor als besonders erstrebenswert bezeichnete Zugeständnis enthielt, daß hansische Kaufleute nur für ihre eigenen Verschuldungen haftbar gemacht werden dürften.[4]) Auf diesen guten Grundlagen konnte sich fortan der hansische Handel mit Antwerpen kräftig ausbreiten.

Schon zwei Jahre vorher hatte Antwerpen den in den Niederlanden verkehrenden Merchant Adventurers zu ihren älteren

[1]) Hans. UB. V n. 245 u. Anm. 2, 264.
[2]) Hans. UB. V n. 264, 282, HR. 1. IV n. 407, 409 § 7, 415.
[3]) HR. 1. IV n. 416, Hans. UB. V S. 149 Anm. 1, VI n. 91.
[4]) Hans. UB. V n. 424, 445, 446, S. 405 Anm. 1, n. 777, 874, vgl. n. 284, 285, HR. 1. IV n. 416.

Privilegien ein eigenes Haus zum Zweck einer festen dauernden Niederlassung überwiesen.[1]) In seiner Politik gegenüber den Engländern wie den Hansen ging Antwerpen darauf aus, sich in ähnlicher Weise wie Brügge zu einem Platz zu machen, an dem der Handel der Fremden sich nicht mehr nur auf den Zeitraum der beiden jährlichen Messen beschränkte, sondern ununterbrochen das ganze Jahr hindurch vollziehen sollte.

War Antwerpen durch die politische Verbindung mit Flandern in seinem Aufschwung gehemmt worden, so begann es nun, nachdem es durch die politische Trennung von Flandern wieder größere Bewegungsfreiheit erlangt hatte, von neuem fortzuschreiten. Im Anfang des 15. Jahrhunderts wurde durch Überschwemmungen die Westerschelde derart verbreitert, daß die Stadt dadurch einen geraden, durch Hindernisse und Krümmungen nicht mehr beeinträchtigten Weg zum Meer erhielt und sein Vorzug günstigerer Wasserverhältnisse vor Brügge dadurch noch bedeutend vermehrt wurde.[2]) Immer mehr Kaufleute begannen deshalb die Abwicklung ihrer Geschäfte in Antwerpen seit dieser Zeit vorzuziehen. Der langwierige Streit zwischen Mecheln und Antwerpen um den Besitz des Fisch-, Hafer- und Salzstapels wurde von Herzog Anton 1411 zugunsten Antwerpens entschieden und der Verkehr aus den umliegenden Landschaften dorthin dadurch mächtig gefördert. Die Umtriebe Mechelns wie der Lede Flanderns dagegen fruchteten nichts.[3]) Unter diesen Umständen nahmen nun der Besuch Antwerpens durch Fremde und der Wohlstand der Stadt stetig zu. Auch für den holländischen Tonnenhering wurde sie schnell der Hauptstapelplatz.[4]) Eine nicht unwichtige Nährquelle der Bürgerschaft blieb wohl die Tuchweberei, Walkerei und Färberei.

Ein sichtbarer Ausdruck dieses materiellen Fortschritts ist die Erbauung eines der herrlichsten Gotteshäuser, gleich eindrucksvoll durch die Harmonie der mächtigen Raumverhältnisse wie durch den Reiz des äußeren und inneren Aufbaues, der Liebfrauenkirche in Antwerpen. Ihr Chor wurde nach über fünfzigjähriger Bau-

---

[1]) Vgl. oben S. 74f.

[2]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 504.

[3]) Hans. UB. V n. 1100 u. Anm. 1, 2, Prien, Doc. etc. 2. Ser. IV S. 256, S. 154, Papebroch, Annales Antverpienses I S. 267, **Mertens en Torfs**, Antwerpen, III S. 181.

[4]) Vgl. oben S. 268f.

tätigkeit 1411 fertiggestellt, im Anfang der zwanziger Jahre das Fundament zum nördlichen Turm, und während dieser emporwuchs, ein Jahrzehnt später das zu dem unvollendet gebliebenen Südturm gelegt.[1])

Es ist charakteristisch, daß sogar von einer Versammlung der wendischen Städte in Stralsund im September 1421 ein Handelsverbot König Sigmunds gegen Brabant abgelehnt wurde mit der Begründung, daß der Kaufmann nicht ohne großen Schaden auf den Verkehr mit Brabant verzichten könne.[2]) Jahr für Jahr zur Zeit der Messen belebte die hansische Kaufmannschaft Antwerpen. Jedoch das Anwachsen des deutschen Verkehrs zog auch vermehrte Reibungen nach sich. Auf Wunsch einer hansischen Versammlung ersuchte Köln 1423 Antwerpen um Beobachtung der den Hansen verbrieften Jahrmarktsfreiheit. Auf diese berief sich Köln auch, als Antwerpen und Brabant 1428 dem burgundischen Verbot der englischen Tuche beitraten.[3])

Im Juli 1429 aber schlossen Verhandlungen, die in Antwerpen zwischen dieser Stadt und Boten Kölns und des Kontors wegen zahlreicher von den Hansen beklagter Mißstände geführt wurden, so unbefriedigend, daß im Auftrag der Hanse das Kontor im August 1430, da Antwerpen weder den Kaufmann bei seinen Privilegien und alten löblichen Gewohnheiten lasse, noch ihm Schadenersatz leiste, den Besuch der Märkte verbot.[4]) Das hatte denn auch wieder schnelle Wirkung. Schon im Herbst bot Antwerpen dem Kontor und Köln neue Verhandlungen an. Ob diese nun im November stattfanden oder nicht, jedenfalls kam Antwerpen der Hanse entgegen und verlieh am 28. März 1431 den hansischen Kaufleuten angesichts des Nutzens, den es aus ihrem Verkehr ziehe, ein achtjähriges Handelsprivileg für ihren Verkehr in der Stadt. Es sicherte darin seine Fürsorge für die Beobachtung des landesherrlichen Privilegs von 1315 zu, garantierte den Kaufleuten den Genuß derselben persönlichen und sachlichen Freiheit, die sie in Antwerpen zur Zeit der Märkte besaßen, für dieselben Zeiträume

---

[1]) Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 73ff.

[2]) HR. 1. VII n. 383 § 3, 12, 385, 386, vgl. Hans. UB. VI n. 370 u. Anm. 2, S. 203 Anm. 1.

[3]) HR. 1. VII n. 614, VIII n. 558, 559, Hans. UB. VI n. 595, 810 § 7.

[4]) HR. 1. VIII n. 663—665, 712 § 11, Hans. UB. VI n. 809—812, S. 458 Anm. 1, n. 892.

in ganz Brabant, es erneuerte Bestimmungen von 1400 und 1409 über Erleichterung des Verkehrs und der Abgaben und entnahm ersterem Privileg größtenteils auch die Zollsätze, die vier Jahre Giltigkeit haben sollten. Außerdem gestand es dem Kontor Gerichtsbarkeit gegenüber Mitgliedern der Hanse zu, die sich gegen Satzungen der Hanse oder des Kontors vergingen, ausgenommen, wenn die Schuldigen das Recht der Stadt Antwerpen anriefen, das ihnen nach Stadtrecht nicht verweigert werden dürfe; durch diese Einschränkung aber wurde der Wert jener die Exekutivgewalt des Kontors gegenüber den hansischen Kaufleuten in Brabant bedeutend verstärkenden Verleihung stark vermindert.[1]) So gewann Antwerpen den geschätzten Verkehr der Hanse für seine Märkte wieder.

Es war ein großer Vorteil für Antwerpen und zugleich bezeichnend für die inzwischen eingetretenen politischen Verschiebungen in Flandern, daß nach der abermaligen Vereinigung Antwerpens mit Burgund 1430 jene Politik der Niederhaltung der immer stärker aufstrebenden Scheldestadt zugunsten Brügges, unter der sie bis in den Anfang des 15. Jahrhunderts geseufzt hatte, nicht wieder aufgenommen wurde. Die Unruhen, die 1436—1438 Flandern und besonders Brügge zerrütteten, brachten dem Handel Antwerpens einen mächtigen abermaligen Fortschritt. Wieder wandten sich Brügger Kaufleute in nicht kleiner Zahl dorthin. Die Übersiedelung der fremden Kaufleute aus dem rebellischen Brügge nach Antwerpen wurde vom Herzog begünstigt. Aber das Erscheinen venetianischer Schiffe wurde offenbar als etwas ganz Ungewöhnliches empfunden.[2]) Der Bericht des spanischen Ritters Peter Tafur, der 1438 auch die Niederlande besuchte und von dem großen Getriebe des Handels in Antwerpen fast überwältigt war,[3]) spiegelt freilich nicht normale Verhältnisse des Verkehrs wider, denn er sah auch ein großes Stück sonst brüggischen Verkehrs sich dort abspielen. Und nach der Aussöhnung Brügges mit dem Herzog und der Hanse kehrte der größere Teil dieses Verkehrs wieder an seine alte Stätte zurück. Aber ein Teil hatte sich doch in Antwerpen heimisch gemacht und blieb ihm treu. Im Jahre 1444 errichtete die Middelburger Kauf-

---

[1]) Hans. UB. VI n. 916, Die Bestätigung der Zollvorrechte Utrechts vgl. n. 936 u. Anm. 2.

[2]) Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 211.

[3]) Vgl. A. Schulte, Der mittelalterliche Handel zwischen Westdeutschland und Italien, I S. 349.

mannsgilde ihren Stapel in Antwerpen. Den Engländern dort verlieh Herzog Philipp 1446 und 1450 wertvolle, in mancher Hinsicht für das folgende halbe Jahrhundert des englischen Verkehrs besonders in bezug auf Zollbehandlung und Rechtspflege dort grundlegende Freiheiten, und gleichzeitig gewährte Antwerpen selbst 1446 ihnen wichtige Vorrechte.[1]) Erst seitdem gewann der Stapel der Merchant Adventurers in Antwerpen allmählich eine größere Bedeutung.

Für das Verhältnis Antwerpens selbst zum Handel und Verkehr aber gilt dasselbe wie für Brügge. Handel und Schiffahrt in Antwerpen ruhten fast ganz in den Händen der Fremden. Die eingeborene Kaufmannschaft betrieb den Zwischenhandel, das Maklergeschäft zwischen den verschiedenen Nationen der Fremden und zog in anderen Richtungen vom Verkehr derselben Nutzen. So gab es um die Mitte des 15. Jahrhunderts sicher nur wenige Antwerpener Kaufleute, die selbständige Handelsverbindungen ins Ausland hatten, und das Maß eigener Schiffahrt der Bürger war sehr geringfügig.[2])

Auch die Beziehungen der Hanse zu Antwerpen gediehen um so besser, da ihr Verhältnis zu Flandern und Brügge sich alsbald nach 1438 wieder ungünstig genug anließ. Vor allen Dingen mußte Sluys gedemütigt werden. Dieses faßte hohe Pläne, kaufte nach Abschluß des englisch-burgundischen Stillstands viele Schiffe an und wollte durch sie unter Benutzung des wendisch-holländischen Kriegs im westöstlichen Zwischenhandel der Hanse sich festsetzen. Das Kontor, das bereits nach seiner Rückkehr nach Brügge den Hansen den Verkehr mit Sluys verboten hatte, und die Hanse wandten sich mit Ordonnanzen gegen diese Absicht der Sluyser, indem sie den Hansen die Befrachtung dieser Schiffe und das Laden und Löschen derselben in Hansestädten verboten.[3]) Und der Hansetag zu Stralsund im Mai 1442 beschloß unter stillschweigendem Hinweggehen über die gerade eingegangenen Erklärungs- und Entschuldigungsschreiben der Stadt Sluys und des flandrischen Rats in Sachen der Mordtat, daß kein Sluyser eine Hansestadt betreten dürfe so lange, bis Sluys

[1]) Schanz, Englische Handelspolitik, I S. 9f., II n. 2 u. Note zu n. 23.

[2]) Die Entrüstung von Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 212f. über diese früheren Antwerpener Schriftstellern wohlbekannten Verhältnisse ist unberechtigt.

[3]) HR. 2. II n. 273, 323, 329 § 3 u. var. a, 439 § 27.

der Hanse, den Kaufleuten und den Angehörigen der Ermordeten Genugtuung geleistet habe.[1]) Es war aber den Hansestädten, die über See im Verkehr mit Brügge standen oder sonst enge Handelsbeziehungen zu Sluys hatten, wie etwa Hamburg, erwünscht, daß die Lede sich nun ins Mittel legten und am 27. Oktober 1443 eine Verständigung zwischen Sluys und der Hanse herstellten. Sluys stiftete bei sich zur Sühne der Bluttat eine Kapelle, stellte einen Priester für dieselbe an und zahlte 80 ℔ grote an die geschädigten Hansen.[2]) Damit war in einer für Sluys überaus milden Form der ärgerliche und langwierige Streit der Hanse mit einem so ungleichwertigen Gegner beigelegt. Auch hierin dürfte Sluys der Rückhalt, den es am Herzog besaß, zustatten gekommen sein.

Waren nun auch die Jahre nach 1438 weder für den allgemeinen Handel Flanderns, noch für den der Hanse mit dem Westen wegen des wendisch-holländischen Kriegs und der holländisch-spanischen Fehde günstig, so konnten die Hansestädte es um so mehr als einen Erfolg ihrer ostfriesischen Politik ansehen, daß dort trotz der in den politischen Verhältnissen eintretenden Veränderungen der Seeraub nicht wieder auflebte. Der Ausbruch des wendisch-holländischen Kriegs bewirkte den Rückzug Hamburgs aus seiner seit 1433 gewonnenen Stellung in Ostfriesland. Schwerlich hatte es überhaupt von Anfang an beabsichtigt, sich dort einen politischen Machtbesitz von Dauer anzuschaffen. Die Unterdrückung des Seeraubs war sein Ziel gewesen. Es durfte hoffen, dieses in den verflossenen Jahren erreicht zu haben. Im Frühjahr 1438 hatte sich eine Anzahl ostfriesischer Häuptlinge, die 1433 das Land hatten räumen müssen und bisher im Münsterischen sich aufgehalten hatten, mit der Bitte um Hilfe gegen Hamburg an Herzog Philipp gewandt und von diesem die Zusicherung von Schutz und Beistand erhalten. Sie waren aber mit ihrer Schar im Oktober 1438, als sie ins Land einfielen, bei Larrelt von dem Emdener Amtmann Hamburgs, Nikolaus Rethel, und seiner Mannschaft sowie den Truppen Edzards von Greetsiil vernichtend geschlagen worden. Dennoch räumte nun Hamburg, dessen Verhältnis zu Groningen und dem Bischof von Münster überdies nach wie vor unsicher war, in Besorgnis vor einem Zusammenstoß mit dem Herzog von Burgund seine Stellung.

---

[1]) HR. 2. II n. 608 § 13, 615, vgl. n. 677.
[2]) HR. 2. III n. 34, 35, 39—43, 94 § 4.

Am 28. Juli 1439 übertrug es Stadt und Burg Emden mit Zubehör den getreuen Edzard und Ulrich Cirksena als seinen Hauptleuten. Nur in Leerort behielt es noch eine eigene Besatzung. Dadurch wurde es auch der kostspieligen Besatzung Emdens ledig und verknüpfte noch mehr als bisher das Interesse des fähigsten und zukunftsreichsten Häuptlingsgeschlechts in Ostfriesland mit seinem eigenen daselbst.[1]) Als 1441 die Cirksenas in einen schweren Kampf mit anderen Häuptlingen verwickelt wurden, kam ihnen Hamburg mit Truppensendungen zu Hilfe. Und der von ihnen gemeinsam abermals errungene Erfolg verbürgte wieder die Ruhe des Landes.[2]) Nach Edzards Tode zeigte sich sein Bruder Ulrich nicht minder zuverlässig und tüchtig. Er und Hamburg wirkten gemeinsam ordnend und Ruhe stiftend. Der hansische Seehandel durfte mit der völligen Verkehrssicherheit vor den friesischen Küsten zufrieden sein.

Auch das Verhältnis der Hanse zu Spanien erfuhr nun endlich eine Regelung. Als der Friedensschluß der Ostseestädte mit Holland 1441 bevorstand, begehrte und erreichte die Hanse, daß die Lede Flanderns sich ernstlich um die Aussöhnung zwischen ihr und Spanien bemühten. Der Erfolg war der Abschluß eines Stillstands am 15. August 1443 zu Brügge, auf Grund dessen die beiderseitigen Verkehrsbeziehungen sich im Laufe des nächsten halben Jahrhunderts ohne längere oder erheblichere Störungen weiterentwickelten.[3])

Noch ehe die Lede diese Gefahr eines neuen Zusammenstoßes mit der Hanse aus dem Wege geräumt hatten, war Brügge mit ihr scharf aneinandergeraten, weil es 1440 über einen hansischen Kaufmann Johann van der Horst sechsjährige Verbannung bei Strafe schimpflichen Todes verhängt hatte. Das war nach hansischer Auffassung eine schwere Verletzung eines hansischen Privilegs, das den Hansen freies Geleit für ihre Person und Güter zusagte. Überdies hatte sich der genannte Horst bereits mit dem von ihm geschädigten Fläminger verglichen. Das Kontor beanspruchte vor allem, um seine Zustimmung zur Verhängung solcher Maßregeln über seine Angehörigen gefragt zu werden. Dem scharfen Protest

[1]) Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesland, S. 105.

[2]) HR. 2. II n. 459, Hamb. Kämm. Rechn. II. S. 71, Nirrnheim a. a. O. S. 108ff.

[3]) Vgl. dazu in diesem Buch, II, 3. Kap.

des Kontors schlossen sich Lübeck und die Hanse an. Andererseits aber konnte Brügge unmöglich in eine solche Auslegung des hansischen Privilegs einwilligen, weil es dadurch auf das Recht verzichtete, sich unsauberer Elemente unter den Fremden zu entledigen. Auch die anderen Lede und der Herzog stellten sich im Prinzip auf den Standpunkt Brügges.[1])

Trotzdem ließ das Kontor, als der Herzog zum erstenmal wieder nach dem Aufstand Brügge im Dezember 1440 besuchte, auch auf Bitte der Stadt es natürlich an nichts fehlen, um neben den anderen fremden Nationen in würdiger Weise ihn zu empfangen. In dem Festzug, der den Herzog vor dem Stadttor willkommen hieß, folgten hinter der Geistlichkeit an der Spitze der verschiedenen Nationen der fremden Kaufleute die Hansen, 136 Kaufleute zu Pferde, alle in roten Scharlach gekleidet, mit schwarzen gehäkelten Kapuzen und darüber schwarzen neuen Filzhüten, in ihrer Mitte Meister Hermann Ude, ihr Narr, auf einem Pferd, dessen bis zum Boden herabhängende Decke mit dem Reichswappen geschmückt war, geleitet von zwei Herolden mit dem Reichswappen und gefolgt von vier kleinen Pagen. Den Hansen folgten die anderen Gesellschaften der Kaufleute, ebenfalls beritten und mehr oder minder bunt, pomphaft und kostbar gekleidet, zunächst 48 Spanier, dann 40 Mailänder, 40 Venetianer, 12 Lucchesen, 36 Genuesen, 22 Florentiner, alle ungerechnet ihrer zu Fuß sie begleitenden Diener, dann die Katalonier und Portugiesen. An sie schlossen sich die Brügger Behörden und die herzoglichen Beamten an, dann folgte der Herzog selbst und seine Begleitung. Reichgeschmückte Ehrenpforten überspannten die Straßen Brügges. Starke Musikbanden und Sängerchöre ließen sich „buytermaten lustick ende melodieuselick“ hören. Die hansische Kaufmannschaft hatte drei Brunnenfiguren aufgestellt, die auf recht derbe Weise dem Volk Milch und verschiedene Weine spendeten, und auch durch andere Veranstaltungen für die Schaulust und Fröhlichkeit der Menge in besonders reichlicher Weise gesorgt. Die Herzogin und der burgundische Kanzler wurden von ihr durch reiche Geschenke geehrt. Durch all diesen Aufwand, der sich auf 258 ℔ grote (= 1935 M. lüb.) belief, nutzte das Kontor seiner Stellung sicherlich mehr,

[1]) HR. 2. VII n. 490—492, 494 § 27, II n. 414—416, S. 333 Anm. 1, n. 419 § 2, 3, 439 § 14, 55—57.

als durch ein auffallendes Fernbleiben von diesen Ehrungen des Herzogs.[1])

Aber die Hoffnungen des Kontors auf Bewilligung seiner Wünsche und Befriedigung seiner 1438 noch nicht erledigten Forderungen erfüllten sich gleichwohl nicht. Seine Beschwerden vermehrten sich sogar. Lange Verhandlungen, die es mit den Leden Anfang 1442 über jene und diese führte, waren fruchtlos.[2]) Von Dieppe, Harfleur und anderen Häfen Nordfrankreichs aus machten Seeräuber die flandrischen Gewässer unsicher, hansische Schiffe wurden von ihnen weggenommen. Weder die Lede noch der Herzog machten Anstalten, gemäß der hansischen Privilegien den Geschädigten ihre Güter wiederzuverschaffen und den Räubern zu wehren.[3]) Dabei blieb es mehrere Jahre. Auch die Hanse zeigte keine Neigung, sich ernstlicher mit den Klagen ihres Kontors zu beschäftigen. Auch Untertanen des burgundischen Herzogs beteiligten sich an dem Seeraub; die Räuber waren namentlich „zeer dorstich“ nach den wertvollen hansischen Warenladungen, die aus dem Osten nach den Niederlanden gesandt wurden. Und als die Bremer in ihrer Fehde mit den Holländern 1446 ein Schiff des französischen Königs aufgriffen, erhielt der französische Seeraub als eine gegen alle Hansen gerichtete Vergeltungsmaßregel seine Rechtfertigung.[4]) Im Juli 1447 kreuzten nach Angabe des Kontors 20 Piratenschiffe vor den niederländischen Küsten, um die Hansen zu berauben. Fünf preußische Schiffe schlugen sich in dreimaligem Kampf mit vier Seeräuberschiffen, die eine Besatzung von 400 Köpfen hatten, unter beiderseits starken Verlusten an Toten und Verwundeten mannhaft nach dem Zwijn durch.[5])

In Flandern aber kam Mißgriff zu Mißgriff. Eine neue Verordnung Brügges 1446 über den Rheinwein, die den hansischen Privilegien widerstritt, nötigte das Kontor, die Hilfe Kölns und der anderen vornehmlich an diesem Handelszweig beteiligten Rheinstädte

---

[1]) Despars, Chronike van Vlaenderen, III S. 430ff., Lüb. UB. VII n. 852.

[2]) HR. 2. VII n. 494 Eingang u. die Anmerkungen.

[3]) HR. 2. II n. 595, vgl. n. 541, 546, 576, 555 § 3, 587 § 9, 589 § 4.

[4]) HR. 2. III n. 36 u. Anm. 1, 208, 211, 249, 253 § 7, 345 § 43, VII n. 493 § 9—21, 494 § 15, 22, Livl. UB. IX S. 632 Anm. 3, X n. 250, Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 58, 59, 61f., 66.

[5]) HR. 2. III n. 299, 300.

Wesel, Nymwegen und Duisburg anzurufen.[1]) Die widerrechtliche Gefangensetzung des Marienburger Großscheffers des deutschen Ordens durch Brügge wegen privater Schulden seines dortigen Faktors 1445 versetzte den Hochmeister in großen Zorn, so daß er die Bernsteinausfuhr nach Brügge verbot, wurde aber erst nach mehr als Jahresfrist trotz der Vorstellungen des Hochmeisters, Lübecks und des Kontors aufgehoben.[2]) Die wachsenden Sorgen der Hanse in Flandern waren ein wesentlicher Grund für Lübeck zur Einberufung eines Hansetags für Himmelfahrt 1447 in seinen Mauern. Die höchst stattliche Zahl von 39 Städten aller Gruppen, dazu die drei Kontore zu Bergen, London und Brügge waren vertreten, letzteres wie bei wichtigen Gelegenheiten üblich außer durch einen seiner Klerke durch zwei Älterleute, deren einer, Heinrich Castorp, wohl Vorsteher des wendisch-sächsischen Drittels am Kontor und der nachmals berühmte lübische Bürgermeister war. Die Beschwerden des Brügger Kontors waren im wesentlichen die schon aus den Verhandlungen von 1425 und 1434 bekannten, insbesondere hoben sie noch hervor, daß der Herzog das hansische Privileg der ungehinderten Durchfuhr englischer Tuche nun nicht mehr anerkennen wolle, sodaß das Kontor von dem im Januar 1447 für seine Länder erneuerten Verbot der englischen Tuche nur bis zum 11. November habe Befreiung erlangen können. Jedoch scheint es auch später davon freigeblieben zu sein.[3])

Wie 1434 hielt die Versammlung für nützlich, sich der Unterstützung des Hochmeisters für ihre Maßregeln zu versichern. Sie verband zu dem Zweck wieder die englische mit der flandrischen Angelegenheit, denn in England war die Stellung der Hanse wieder gefährdet. Würde er ihrem Vorgehen gegen Flandern sich anschließen, so wollte sie die Interessen des Ordens und seiner Untertanen England gegenüber nachdrücklich vertreten. Der Hochmeister genehmigte die Teilnahme Danzigs an der geplanten hansischen Gesandtschaft nach Burgund.[4]) Das Kontor erklärte sich bereit, die Kosten derselben zu übernehmen.

---

[1]) HR. 2. III n. 244.

[2]) HR. 2. III. S. 143 Anm. 3, n. 253 § 4, 345 § 59.

[3]) HR. 2. III n. 299, vgl. VII n. 494 § 46 u. dieselben Paragraphen der drei folg. Nummern. Vgl. n. 518 § 4, 6.

[4]) HR. 2. III n. 318 § 2, 3, 319 § 2, 4, 5, 322.

Überaus wichtige und folgenreiche Beschlüsse aber faßte die Versammlung nach einer anderen Seite hin. Sie beschloß die Verpflichtung zur Entrichtung des Schosses, der üblichen Abgabe der hansischen Kaufleute in Flandern ans Kontor, auf die Nachbargebiete Flanderns, Brabant, Seeland und Holland, auszudehnen, wo der Verkehr der Hansen während des letzten halben Jahrhunderts allmählich immer mehr zugenommen hatte. Und ferner beschloß sie — der Gedanke und Versuche, ihn durchzuführen, waren bereits älter — den Stapel in Brügge so, wie er seit alters herkömmlich gewesen, als Stapelung bestimmter hansischer Waren einerseits, der niederländischen Tuche andererseits wieder herzustellen, und erließ entsprechende Verordnungen. Sie wollte dadurch vor allen Dingen die alte kommerzielle Zentralstellung Brügges in den Niederlanden, die bereits erheblich vermindert war durch die Fortschritte nichtflandrischer niederländischer Verkehrsplätze, erneuern. Sie hoffte, auf diese Weise den Interessen ihres eigenen Verkehrs mit den Niederlanden am besten zu dienen und auch ihre eigene politisch-kommerzielle Machtstellung Flandern gegenüber wieder zu heben.[1])

Nachdem die Einheit der Hanse für die beabsichtigte diplomatische Aktion gegen Flandern hergestellt war, eilte Lübeck trotz der Bitten des Hochmeisters und seiner Städte, zunächst den Ausfall der von ihnen nach England geschickten Gesandtschaft abzuwarten, die Boten nach Flandern abzufertigen. Vom Kontor nach alter Gewohnheit eingeholt, trafen Ende Oktober und Anfang November 1447 die Boten der vier vom Hansetag dazu beauftragten Städte mit ihrer Begleitung, von Köln der Rentmeister Godert van dem Wasservaß und Magister Johann van Berck, von Lübeck Bürgermeister Wilhelm van Calven und der dortige Domdekan Dr. Arnold Westfal, von Hamburg Bürgermeister Heinrich Koting und der Stadtschreiber Johann Rotgers und von Danzig der Ratsherr Arnd van Telgeten, in Brügge ein und erhielten im Hause des Anthoniis Bonen Quartier.[2]) Messen ließ das Kontor halten, daß der Herr die Tätigkeit der Gesandten erfolgreich enden lassen möge. Nicht weniger als $5^1/_2$ Monate waren sie in Flandern tätig. Dennoch war der Ausgang ihrer mühevollen Verhandlungen mit

[1]) Das Nähere über Schoß u. Stapel vgl. in diesem Buch, II, 5. Kap.

[2]) HR. 2. III n. 345 § 1—3, vgl. 340—343, 371 § 1.

den Leden ein fast vollständiger Mißerfolg. Die hansischen Forderungen, die erledigt, die Zugeständnisse, die von Brügge gemacht wurden, waren meist von geringfügiger Bedeutung. Aber die Verhandlungen warfen manche interessanten Streiflichter auf allgemeine Handelsverhältnisse.

Die Hanse klagte sehr über die mannigfaltigen Verfälschungen von Südwaren, wie Öl, Rosinen, Datteln, Feigen, Mandeln, Spezereien, die in Brügge vorgenommen würden, und erklärte dies für einen wichtigen Grund, daß viele Hansen diese Artikel statt in Brügge in Frankfurt am Main einkauften, wo sie ihnen besser geliefert würden.[1]) Die Hanse beschuldigte die Brügger Bürger der Ringbildungen, um den Verkauf von Alaun, Gewürzen und anderen Waren auf ihrem Markt zu monopolisieren und die Preise dann nach Belieben festzusetzen. Dagegen machte Brügge geltend, daß auch den Kaufleuten der anderen bei ihm verkehrenden Nationen solche Geschäftsformen nicht fremd seien, und wies auf die Stellung des Hochmeisters zum Bernstein, der Engländer zur Wolle, der Hanse zum Tuchhandel hin. Die Lede schlugen daher die Abschaffung aller solcher dem gleichmäßigen Gang des Handels schädlichen Vereinigungen vor, weil sie „een sake jeghen god, redene und alle recht" seien.[2]) Als aber die Lede die von der Hanse beklagten Mißstände in der Preisgestaltung der Südwaren den Lombarden zuschieben wollten, die sie von den Türken holten, wiesen die Hansen nachdrücklich darauf hin, daß es Brügger seien, die mit Lombarden namentlich für den Absatz des Alauns Ringe bildeten, den man in Westdeutschland besonders, aber auch in anderen Hansestädten nicht entbehren könne. Jene hätten miteinander verabredet, nur eine bestimmte Menge Alaun jährlich abzugeben, und die lombardischen Kaufleute sich verpflichtet, allen Alaun nur an diese Brügger Kaufleute abzuführen; die Folge sei, daß der Alaunpreis gegen früher verdreifacht sei.[3]) Aber damit erhob die Hanse gegen die Brügger Kaufmannschaft zum Teil wenigstens ungerechtfertigte Beschuldigungen. Denn die von ihr beklagte Preissteigerung der verschiedenen Waren entsprang einerseits der Finanzpolitik der

---

[1]) HR. 2. III n. 345 § 56—58, VII n. 494 § 39, 503, 508.

[2]) HR. 2. III n. 345 § 59, 60, VII n. 494 § 40, 495 § 40, 500 § 30, 501 § 22.

[3]) HR. 2. VII n. 518 § 29, vgl. von Below, Großhändler u. Kleinhändler i. Mittelalter, i. Jahrb. f. Nationalök. u. Statist. 3. Folge, 20 S. 10f.

ägyptischen Sultane, die immer rücksichtsloser die als Welthandelsplatz zwischen Morgen- und Abendland damals einzige Stellung Alexandrias ausbeuteten. Dies hatte das Abendland schon seit den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts an dem unablässigen Preisaufschlag mancher Südwaren, so besonders des so beliebten Pfeffers, schmerzlich spüren können. Andererseits war es die Ausbreitung der türkischen Herrschaft in Vorderasien und der Balkanhalbinsel und der mit ihr Hand in Hand gehende Steuerdruck, der dem Abendland namentlich in der schweren Verteuerung gerade des von den Genuesen monopolisierten Alauns fühlbar wurde. In der Folge aber waren es auch die türkischen Seeräubereien, die den Galeerenverkehr der Italiener nach dem Orient in zunehmendem Maß unsicher machten und ungünstig auf den Preis der asiatischen Waren im europäischen Verkehr einwirkten.[1])

Zahlreiche andere hansische Klagen aber, und besonders die Punkte von prinzipieller Wichtigkeit, so auch der, ob Flandern das Recht habe, hansische Kaufleute zu verbannen, fanden keine oder nur unzureichende Erledigung. Daher ignorierten die hansischen Boten die ihnen überreichten Klagen der Fläminger überhaupt. Diese enthalten aber handelsgeschichtlich um so wertvollere und interessantere Angaben, als sie eins der nicht sonderlich zahlreichen Gegenstücke zu den mannigfachen aus allen Zeiten erhaltenen hansischen Klageschriften sind.

Die Fläminger beschwerten sich u. a. über die Statuten und Ordonnanzen der Hanse, weil sie den Handel seiner Freiheit beraubten, ihn unter Zwang stellten, über die Kleinheit der Fässer, in denen die Asche, ein Ausfuhrartikel besonders Preußens, eingeführt wurde, deren jährlichen Einfuhrwert sie auf etwa 10000 ℔ grote (= 75000 M. lüb.) berechneten.[2]) Sie klagten über Betrügereien an den Teerfässern sowie beim Rheinwein durch Mischung, Verfälschung, Präparierung u. a. m., über die Minderwertigkeit ausgeschmolzenen Silbers, als dessen Hauptherkunftsplätze, wie sonst auch, Magdeburg, Breslau und Krakau erscheinen, und das demnach in den Karpathen gewonnen wurde.[3]) Sie erhoben Vorwürfe

[1]) Heyd, Levantehandel, II S. 474ff., vgl. Daenell, Ostseeverkehr, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 6.

[2]) HR. 2. VII n. 505 § 3.

[3]) HR. 2. VII n. 505 § 8, 506 § 8.

gegen Hamburg wegen der Verschlechterung seines Biers in letzter Zeit, dessen geringere Dauerhaftigkeit die Hansen jedoch mit den schlechten Ernten der letzten Jahre entschuldigten, die allerdings für große Teile Deutschlands in den Jahren 1445 und besonders 1446 bezeugt sind,[1]) über Betrügereien in der Packung der Pelzwerksorten in erster Linie gegen Lübeck, wo der hansische Pelzhandel seinen Hauptsitz hatte. Sehr erbittert waren die Fläminger auf das Brügger Kontor, weil es viel Pelzwerk nach Nantes und Rochelle versende und dort zum Nachteil des Brügger Stapels neue Niederlagen dafür einrichte, sowie auf Lübeck, weil es entgegen dem Handelsinteresse Flanderns seit einigen Jahren Pelzwerk nach Genua und Venedig senden lasse, obwohl Brügge doch dafür der Stapel sei und die Italiener dort auch bisher ihr Pelzwerk geholt hätten. Die Boten gaben zu, daß hansische Kaufleute nach Frankfurt und Venedig verkehrten, bestritten aber, daß dies nach Genua der Fall sei, übrigens hätten die unruhigen Zeiten in Flandern sehr dazu beigetragen, vielen hansischen Kaufleuten den Besuch des Landes zu verleiden.[2])

Dennoch hätten die Verhandlungen in anderer Richtung Nutzen stiften können, wenn die Hanse aus ihnen nur die richtigen Lehren gezogen hätte. Denn sie waren sehr wohl geeignet, Illusionen zu zerstören, denen man in hansischen Kreisen und gerade in den führenden nachhing. Diese glaubten noch an den Fortbestand des alten Gleichgewichts zwischen der Macht des Landesherrn und der Lede in Flandern, wie es in den hansischen Freibriefen des Jahres 1360 ausgeprägt war. Sie sahen nicht ein, daß schon der herzogliche Freibrief von 1392 den Leden nur noch eine Beihilfe zur Aufrechterhaltung der hansischen Privilegien zugestand. Das war der Hauptpunkt, über den jetzt zwischen den Leden und den hansischen Boten hin und her gestritten wurde. Die Lede gestanden es deutlich genug ein, daß sie von ihren Landesherren im letzten halben Jahrhundert politisch weit überflügelt worden waren. Deshalb

---

[1]) HR. 2. VII n. 505 § 11; schon 1442 war für Niederdeutschland ein böses Jahr gewesen. Vgl. für die oben gen. Jahre Meibom, Script rer. German. II S. 260 (1446), Städtechroniken 13, S. 192 (Köln 1445), 20 S. 82 (Stift Münster 1446), Münstersche Gesch. Qu. I, S. 252 (1446), Osnabrücker Gesch. Qu. II, S. 169 (1446). Hamburg machte 1445 Getreideankäufe in Preußen und lagerte dieselben in dem neuen Getreidelagerhaus, vgl. Koppmann, Kämmereirechn. II S. 76.

[2]) HR. 2. VII n. 505 § 4—6, 506 § 5.

aber, und darin war das negative Ergebnis der Verhandlungen in erster Linie begründet, konnten sie auf die meisten hansischen Beschwerden, diejenigen, die sich gegen die Willkürlichkeiten herzoglicher Beamten, gegen Mängel der Justiz, gegen Schädigungen durch Seeräuber in flandrischen Gewässern u. a. richteten, nur erwidern, daß diese allein vom Herzog, nicht aber von ihnen, wie die Hansen beharrlich verlangten, erledigt werden könnten, und ihnen nur die Befürwortung derselben beim Herzog anbieten.[1])

Zu solcher jedoch kam es zunächst nicht, da gerade die Beziehungen der Lede zum Herzog nicht günstig waren. Gent war mit ihm wegen einer allgemeinen Salzsteuer, deren Einführung er 1447 geplant hatte, um von den jedesmaligen Bedebewilligungen der Stände unabhängig zu werden, hart zusammengestoßen; der Genter Krieg, der wenige Jahre später ausbrach, warf seine Schatten voraus.[2]) Die hansischen Boten aber verschmähten es wie 1438 gemäß der politischen Auffassung der Hanse überhaupt, sich mit dem Herzog selbst in Verbindung zu setzen. Sie wollten keinen Präzedenzfall schaffen, auf Grund dessen die Lede künftig desto gewisser sich der von der Hanse festgehaltenen Auffassung entziehen und alle Klagen an den Herzog verweisen möchten.[3]) So schieden die Boten Mitte April 1448 aus Flandern, nachdem schon im Anfang des Jahres die preußische Gesandtschaft ohne jedes Ergebnis aus England heimgekehrt war. Sie drohten den Leden, daß der hansische Kaufmann, wenn sie nicht energisch für seine Privilegien einträten, nicht im Lande bleiben werde, und übertrugen dem Kontor die Fortführung der Verhandlungen mit Brügge. Das Kontor aber wandte sich um Hilfe in seiner fortdauernden Notlage an Lübeck, denn nur dieses habe die Macht, den Kaufmann zu schirmen.[4])

Jedoch trotz der Drohung der Hanseboten blieb das Entgegenkommen Brügges unzureichend. Die Klagen des Kontors über anhaltende Verschlechterung seiner Lage und Nichtachtung seiner

---

[1]) HR. 2. III n. 345 § 28, vgl. § 23, 27, VII n. 494 § 22, 23, n. 495 § 14, 496 § 3, 14, 23, 497 § 2, 5, 7, 14, 23, 500 A u. § 1, B passim. Stein, Die Burgunderherzöge und die Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 21, 22.

[2]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 422f.

[3]) HR. 2. III n. 348.

[4]) HR. 2. III n. 358.

Privilegien dauerten 1449 und 1450 fort.[1]) Die Hanse aber scheute sich, die Konsequenzen für ihr Verhalten daraus zu ziehen. Der hansische Osten war mit dem Abbruch des Verkehrs mit Flandern nicht einverstanden. Der Orden wünschte sich die Freundschaft der Herrscher der Westmächte wegen der Schwierigkeiten seines Verhältnisses zu Polen nicht zu entfremden. Den leitenden Städten des Bundes aber schien eine solche Herausforderung des Herzogs unzeitgemäß, da zwischen Nürnberg und den oberdeutschen Fürsten und Herren eine große Fehde ausgebrochen war, die auch in den fürstlichen und ritterlichen Kreisen Mittel- und Niederdeutschlands eine Gärung gegen die Städte hervorgerufen hatte.

So eröffnete die Hanse nun doch Verhandlungen mit dem Herzog selbst. Und diese führten im Dezember 1449 in Brügge allerdings zu aussichtsreichen Zugeständnissen des Herzogs.[2]) Von Einfluß auf sein Verhalten war außer der Besorgnis vor der angedrohten Einstellung des hansischen Verkehrs sicher auch das Verhältnis beider Mächte zu England. Denn während zwischen den burgundischen und englischen Unterhändlern in Brügge erfolglos verhandelt war, hatte die hansische Gesandtschaft mit diesen am 2. November ein Abkommen erzielt, das die Fortdauer des hansisch-englischen Verkehrs im kommenden Jahr gewährleistete. Die Hoffnung des Herzogs, daß die Hanse die im Mai erfolgte Wegnahme einer großen Baienflotte durch die Engländer mit feindlichen Maßregeln gegen England beantworten und dadurch seine eigene Politik unterstützen werde, war fehlgeschlagen.[3])

Aber auch die Hoffnung, welche die Hanse auf die herzoglichen Zusagen gesetzt hatte, erwies sich schnell als ganz eitel. Und nun mußte sie den Gedanken der Stapelverlegung in ernstliche Erwägung ziehen. Aber auf dem Hansetag zu Lübeck im September 1450 begehrten die preußischen Boten zuvor zu wissen, wohin der Stapel verlegt werden solle, und begründeten ihre Anfrage damit, daß ihre Angehörigen mit schweren Waren, Massengütern, handelten, ihre Reederei daher große und tiefgehende Schiffe bevorzuge, für die nicht alle Häfen der Niederlande bequem und zugänglich seien.

---

[1]) HR. 2. III n. 367, VII n. 504, vgl. mit 502; n. 485, 493, 613, 614.

[2]) HR. 2. III n. 537, 538, 546 § 1, 2, 14, 15, 564, 565, vgl. 544, 551, 583 § 3, 576, S. 429 Anm. 2 § 5, VII n. 518, 519, 520 § 3.

[3]) Vgl. darüber in diesem Buch, II, 4. Kap.

Sie waren nicht bevollmächtigt zur Einwilligung in eine Verlegung des Stapels.[1]) Jedoch die Versammlung beschloß, das Programm des Vorgehens gegen Flandern festzustellen und den darüber vereinbarten Rezeß strengstens geheim zu halten. Duldendes Ausharren bedeutete nach ihrer Meinung den schweigenden Verzicht auf die Privilegien überhaupt. Die völlige Einstellung des Handels mußte den nichthansischen Konkurrenten der Hanse in die Hände arbeiten. Da schien das altbewährte Mittel der Verlegung des Stapels von Brügge in eine andere Stadt der Niederlande am wirksamsten, um eine gründliche Besserung im Verhalten Flanderns und des Herzogs zur Hanse herbeizuführen. Die hansische Kaufmannschaft sollte zum nächsten Pfingstmarkt mit allen Gütern nach Antwerpen ziehen, nach dessen Schluß aber nicht zurück nach Brügge, sondern nach Deventer übersiedeln und dort die endgiltige Entscheidung der Hanse über ihr ferneres Verbleiben abwarten. Jeder direkte und indirekte Verkehr sollte entsprechend den Sperrordonnanzen von 1358 und 1388 eingestellt und dieser Rezeß im Juni 1451 in allen Hansestädten verkündet und vom 13. Juli an befolgt werden.[2])

Das scheint nun aber, da die Hanse doch ihre Kaufleute insgeheim warnen mußte, damit sie ihre Geschäfte in Flandern rechtzeitig abwickelten, zur Folge gehabt zu haben, daß während des noch bleibenden Verkehrszeitraumes der Handel gewaltig zunahm. Die Ostseestädte warfen noch möglichst viel Wachs, Pelzwerk und andere Güter auf den flandrischen Markt und versahen sich reichlich mit Tuch.[3])

In Preußen aber erhob sich Widerspruch gegen den beabsichtigten Abbruch des Verkehrs mit Flandern. Die preußischen Städte und auf Grund ihres Gutachtens der Hochmeister wünschten, daß die Stapelverlegung nicht eher erfolge, als bis zwischen der Hanse und England ein besseres Verhältnis wiederhergestellt und der Stillstand zwischen den Holländern und den wendischen Städten, der im selben Jahr 1451 ablief, verlängert sei. Zudem machte der Hochmeister die Hanse auf die veränderten politischen Verhältnisse der Niederlande aufmerksam, denn da alle niederen Lande jetzt

---

[1]) HR. 2. III n. 653 § 4, 636 § 1—3, 645.
[2]) HR. 2. III n. 650.
[3]) Hans. UB. VIII n. 150 § 6.

einem einzigen Herrn gehorchten, sei eine Stapelverlegung viel schwerer durchzuführen als in früheren Zeiten und werde ihre Wirkung verfehlen, wenn sie innerhalb des burgundischen Reichs erfolge; jeder Platz außerhalb desselben aber sei unbequem und schädigend für die preußische und livländische Schiffahrt.[1]) Hochmeister Ludwig von Erlichshausen besaß also klares Verständnis für die tatsächliche Veränderung aller alten politischen Grundlagen, die früher den hansischen Machtbau in den Niederlanden getragen hatten. Lübeck und seinem Anhang fehlte dies Verständnis, wie ja auch ihre Verhandlungen mit den Leden ergeben hatten. Fürstliche Politik sah in dieser Frage schärfer als städtische.

Demgemäß waren die preußischen Boten, die mit den anderen hansischen zusammen im Mai und Juni 1451 in Utrecht zu Verhandlungen mit England sich vereinigten, wieder unbevollmächtigt. Aber die anderen gingen darüber hinweg und genehmigten den zu Lübeck im vergangenen September festgestellten geheimen Rezeß. Am 4. Juli wurde der Abbruch des hansischen Verkehrs mit Flandern der Bevölkerung der Niederlande und wohl auch den in Brügge residierenden fremden Nationen durch die Hanse verkündet.[2]) Die hansische Kaufmannschaft siedelte von Antwerpen nach Deventer und Kampen, wie die Hanseboten zu Utrecht beschlossen hatten, also außerhalb Burgunds über, um dort bis auf weiteres den Stapel zu halten. Ohne Zweifel war der Entschluß der Stapelverlegung der Hanse schwergefallen. Aber unter den möglichen Mitteln schien ihr dieses altbewährte den Vorzug zu verdienen. Sieben Jahre später, als sie den Stapel nach Brügge zurückverlegte, besaß sie volle Klarheit über den Wert oder Unwert künftiger Handelssperren gegen Flandern.

---

2. Die letzte hansische Verkehrssperre gegen Flandern 1451—1457. Die Hanse und Holland 1441—1461.

Die Hanse befolgte den besonnenen Rat des Hochmeisters nicht. Sie verlegte ihren Stapel nach Deventer, in eine Stadt des Bistums

---

[1]) HR. 2. III n. 693 § 2, 694 § 4—7, 695 § 4, 711 § 3.

[2]) HR. 2. III n. 710, 711, 721, 722, 725, IV n. 8, Hans. UB. VIII n. 64 u. Anm. 1, n. 1259 § 2, 4.

Utrecht; sie verbot aber nicht, wie es konsequent gewesen wäre, den Verkehr mit den ganzen burgundischen Landen, sondern nur mit Flandern. Sie schloß insbesondere alle in Flandern erzeugten Waren, namentlich das Tuch, vom hansischen Handel aus, „wente man de Flamynge nerne mede beth dwynghen kan, denne darmede alleyne."

Der Hochmeister hielt mit seinen Bedenken wegen der Örtlichkeit des hansischen Stapelverkehrs nicht zurück. Deventer, Utrecht, Kampen und andere Häfen seien wegen ihrer ungünstigen Wasserverhältnisse für die Schiffahrt seiner Untertanen ungeeignet und in diese Städte würden auch trotz des hansischen Stapels die anderen Fremden des europäischen Südens und Südwestens, die zur Förderung der allgemeinen Kaufmannschaft durchaus notwendig seien, nicht kommen. Er begehrte von Lübeck die Verlegung des Kontors nach Antwerpen, Bergen op Zoom oder allenfalls auch Middelburg, um die hansische Verkehrssperre genehmigen und den Rezeß gegen Flandern seinen Untertanen zur Befolgung verkünden zu können. Danzig aber forderte auch Köln auf, sich mit entsprechenden Vorstellungen an Lübeck zu wenden.[1] Der hansische Osten hoffte mit gutem Grund beim hansischen Westen Unterstützung gegen die Verkehrspolitik Lübecks und seines Anhangs zu finden.

Denn auch Köln verkündete den Rezeß seinen Bürgern nicht, begehrte vielmehr vom Kontor, die Ausführung desselben zu vertagen, bis man die endgiltige Entscheidung der östlichen Hansegruppen kenne. Seine Bürger gingen ihren Geschäften, insbesondere dem Weinverkauf, nach wie vor in Flandern nach. Das hansische Kontor zu Deventer war in ihren Augen nur der „Oestersse koufman".[2] Dem Hochmeister schlug Köln einen Hansetag, wenn nötig mit Übergehung Lübecks, vor, um die flandrische Angelegenheit in einer den Interessen des hansischen Westens und Ostens genügenden Weise zu ordnen.[3] Die Opposition Kölns entsprang vornehmlich der Erbitterung über die von Lübeck gegen England befolgte Politik. Aber Lübeck ging zum guten Teil wohl nur

---

[1]) HR. 2. III n. 724, 728, IV n. 3, 4 § 1, 5 § 2, 3, n. 6, 16, 19—21, vgl. n. 50 § 1, 4, 5, 51 § 1, 2, 52.

[2]) HR. 2. IV n. 8, 26—28, 30—32, 38, Hans. UB. VIII n. 94, 150 § 2.

[3]) HR. 2. IV n. 29, 33, 37—41, 44, 46, 47 § 1—3, VII n. 527 A § 1—3 Hans. UB. VIII n. 98 u. Anm. 3.

deshalb so scharf gegen England vor, um den hansischen Osten und Westen durch die Infragestellung ihres wichtigen Verkehrs mit England zur Nachgiebigkeit gegen seine Wünsche in der flandrischen Frage zu nötigen.

Von Osten und Westen durch Vorstellungen bestürmt und durch Widersetzlichkeit bedroht, gab Lübeck einem Wunsche der süderseeischen Städte nach und berief zum 2. Februar 1452 einen Hansetag zu sich. Scharf aber protestierte es zugleich gegen den fortgesetzten rezeßwidrigen Verkehr der Preußen nach der Wielinge, den der Hochmeister bis auf weiteres gestattet hatte.[1]) In der englischen Frage aber jetzt Nachgiebigkeit zu zeigen, lag ihm durchaus fern. Deshalb widerrief Köln die schon in Aussicht gestellte Besendung des Tags und forderte die Vertreter der anderen Städte, insbesondere die preußischen, auf, der weiteren Vergewaltigung ihrer gemeinschaftlichen Interessen durch Lübeck Einhalt zu tun und unbeirrt diese auch ohne Lübeck im Notfall wahrzunehmen.[2]) Lübeck durfte den inneren Zwiespalt nicht auf die Spitze treiben. Es isolierte darum den Widerstand Kölns, indem es auf der Februarversammlung in der flandrischen Frage den preußischen Wünschen weit entgegenkam. Von Antwerpen und Bergen op Zoom, aber auch Middelburg sollte das Kontor hinreichende Sicherheiten und Privilegien für eine Verlegung des hansischen Stapels dorthin zu erlangen suchen, die kostbaren Güter, die Stapelwaren, sollten dann nach dem Aufenthaltsort des Kontors gebracht werden müssen, alle Ventegüter, wie Pech, Holz, Teer, Asche, Korn, Flachs, Hanf u. a., auch nach Middelburg und Amsterdam geführt werden dürfen. Kein Mitglied der Hanse aber sollte seine Güter zum Vertrieb an Nichthansen senden. Auch die vom Hochmeister und seinen Städten gewünschte Fahrt nach der Wielinge wurde gestattet. Andere Bestimmungen des flandrischen Rezesses erfuhren eine Milderung. Um die Fortsetzung verbotenen Handels möglichst einzuschränken, wurde den hansischen Kaufleuten das Lagerhalten und der Handel mit Pelzwerk, Silber, Gold u. a. Waren in Mecheln und brabantischen Städten verboten. Für den Rheinwein sollten Antwerpen und Dordrecht oder, wenn es dort nicht angängig sei, Utrecht Stapelmarkt sein u. a.[3]) Gegen den rezeßwidrigen Handel, wie er

[1]) HR. 2. IV n. 23, 45, 49, vgl. n. 19—21, VII n. 527 B § 1, 2.
[2]) HR. 2. IV n. 45, 54, 57—60.
[3]) HR. 2. IV n. 63 § 13, 12, 16, 18, 7, 5 u. a.

auf der großen Landstraße zwischen Flandern und dem Osten mit flämischem Gut von hansischen, besonders westfälischen Kaufleuten getrieben wurde, richtete die Versammlung ihre Mahnungen an die westfälischen Städte, an Köln, Braunschweig, Magdeburg, die märkischen Städte, Breslau und Krakau. Auch den süderseeischen Städten warf das Kontor Durchstechereien vor.[1])

Die Fortdauer solcher hing großenteils von der Haltung der einzelnen Städte zur hansischen Ordonnanz gegen Flandern ab. Der Hochmeister und seine Städte genehmigten die Beschlüsse der Lübecker Februartagfahrt alsbald. Braunschweig, Hannover, Buxtehude, Stade u. a. versicherten, die Ordonnanz beobachten zu wollen.[2]) Selbst Utrecht warnte seine Kaufleute vor der Einfuhr flämischer Güter in die Hansestädte, trotzdem seine Bitte um Aufnahme in die Hanse im Juni 1451 nicht bewilligt worden war.[3]) Die süderseeischen und rheinischen Städte, mit Ausnahme natürlich von Deventer, erklärten wie früher schon die Ordonnanz für zu streng und drückend und beharrten auf der Forderung der Berufung eines allgemeinen Hansetags, auch um der Beziehungen zu England willen.[4]) Köln forderte über die Lübecker Februarbeschlüsse im Mai 1452 von seiner Kaufmannschaft ein Gutachten ein. Und darin kamen die Anschauungen dieser sehr charakteristisch zutage. Von dem Weinstapel zu Dordrecht wollte sie nichts wissen, denn die Kölner Kaufmannschaft habe nie, weder für ihren Wein, noch für ihre anderen Waren einen besonderen Stapel gekannt, sondern seit alters ihr Gut nach Belieben überall hingeführt. Scharf hob sie den Unterschied in ihrer eigenen Stellung und derjenigen der östlichen Hansestädte zum flandrischen Handel hervor, denn diese könnten eine Handelssperre durchführen, ohne daß inzwischen andere ihren Verkehr an sich rissen — dem widersprach freilich der Verlauf der Sperre —, wenn aber die Kölner den Handel einstellten, fänden sich genug Nichthansen, um ihn zu übernehmen, ohne daß Köln sie daran hindern könne. Denn es sei unmöglich,

[1]) HR. 2. IV n. 63 § 9, 10, n. 64, Hans. UB. VIII n. 135.

[2]) HR. 2. IV n. 78 § 1, Hans. UB. VIII S. 104 Anm. 3.

[3]) Hans. UB. VIII n. 186—188, S. 137 Anm. 1, 2. Zur Kontrolle der Waren vgl. n. 732, 156 u. Anm. 1, 276, 306, 318, 348, 519; n. 324, Lüb. UB. IX n. 149, 169, 184, HR. 2. IV n. 151, 196 § 35.

[4]) HR. 2. IV n. 68, S. 59, n. 84—90, 94, Hans. UB. VIII n. 152 u. die Anm., S. 116 Anm. 2.

nach der Landseite Flandern ebenso abzusperren wie nach der Seeseite. Insbesondere fürchtete die Kölner Kaufmannschaft eine Konkurrenz der Oberdeutschen, der Nürnberger, Schwaben u. a., und schon vor etlichen Monaten hatte Köln die Hanse auf diese Gefahr hingewiesen. Die Kölner klagten denn auch, daß diese Fremden schon jetzt den Flämingern Elsässerwein und andere Waren zuführten und Orientwaren, Alaun u. a. von Flandern holten, während sonst sie selbst diesen Handel besorgt hätten. Nach diesen und anderen Ausführungen seiner Kaufleute konnte die Antwort Kölns auf den letzten Lübecker Rezeß nur ablehnend sein. Die rheinischen Städte insgesamt aber begehrten, daß das Kontor die Inkraftsetzung der Ordonnanz gegen Flandern bis zum Herbst 1452 vertage.[1])

Die scharfe Kontrolle, die das Kontor und die Seestädte gegenüber der Einfuhr niederländischer Tuche handhabten, machte es im Zweifelsfalle für westliche Industriestädte nötig, ihre Nichtzugehörigkeit zu Flandern zu erweisen.[2]) Schnell erfuhr durch die hansische Tuchsperre die Tuchindustrie in den Nachbargebieten Flanderns eine beträchtliche Belebung. Namentlich der holländischen verhalf sie wieder zur Blüte. Die Tuchweberei in Wesel, die zwar schon für das 14. Jahrhundert bezeugt ist, wurde 1452 durch die Stadt neugeordnet und gekräftigt. Im selben Jahre ließ Duisburg drei Weber aus Naarden in Holland kommen, um bei sich ein Wollamt zu begründen. Auch die Osnabrücker Lakenindustrie hob sich anscheinend. Erklärlicherweise stand die Hanse unter den vorliegenden Verhältnissen der Vermehrung der nichtflandrischen Tuchmanufaktur wohlwollend gegenüber.[3]) Der englische Tuchexport nach der Ostsee wäre noch viel größer in dieser Zeit gewesen, wenn nicht Lübeck und Dänemark jahrelang wegen ihrer Feindschaft gegen England die Ein- und Durchfuhr seiner Tuche bei sich verboten hätten.[4])

Flandern bemerkte mit Besorgnis die Förderung, welche in

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 150, HR. 2. IV n. 57, 99.

[2]) Hans. UB. VIII n. 151, HR. 2. IV n. 63 § 14. Zertifikate des Kontors über die Herkunft von Tuchen vgl. Hans. UB. VIII n. 147, 211, 248 u. Anm. 1.

[3]) Stein i. Hans. UB. VIII n. 151 Bemerkung, n. 260 u. Anm. 1, Liesegang, Niederrheinisches Städtewesen (Gierke, Untersuchungen 52) S. 639 ff., HR. 2. IV n. 63 § 8.

[4]) Vgl. später in diesem Buch, II, 4. u. 5. Kap.

erster Linie die nördlichen Niederlande nicht bloß in ihrer Tuchindustrie, sondern auch in der Frequenz ihrer Häfen u. a. durch die hansische Sperre und Stapelverlegung erfuhren.[1]) Es hatte von Anfang an befürchtet, daß überhaupt eine Verlegung des hansischen Kontors nach Holland erfolgen könne, wo Dordrecht auch diesmal die Hansen durch günstige Bedingungen an sich zu ziehen versucht hatte. Die Lede hatten daher Deputierte an den Herzog gesandt, und Brügge hatte einflußreiche Hofleute gewonnen, um ein Verbot der Verlegung des hansischen Stapels nach Holland und Gegenmaßregeln gegen die hansische Verkehrssperre von ihm zu erwirken.[2]) Andererseits hatte der Graf von St. Pol, der als Inhaber des Zolls zu Brügge finanziell stark an der Rückkehr der hansischen Kaufmannschaft interessiert war, Lübeck seine Vermittlung bei Verhandlungen zwischen der Hanse und den Leden angetragen. Aber die Hansestädte nahmen sein Anerbieten kühl und zurückhaltend auf, denn bei der gegenwärtigen inneren Lage des Landes glaubten sie an eine schnelle Wiederherstellung ihres Friedens mit Flandern nicht.[3])

Denn in Gent hatte das Volk nach dem Bruch mit dem Herzog die Herrschaft an sich gerissen und wütete gegen die Anhänger der alten Ordnung und des Herzogs. Es machte sich aber auch zum Wortführer allgemeiner flandrischer Handelsinteressen. Es beschwerte sich u. a., daß die Hansen durch unrechtmäßige Abgaben vom hamburgischen und osterschen Bier in Sluys bedrückt worden seien, daß der Herzog und die Lede untätig den Seeraub vor der flandrischen Küste duldeten, wodurch der Seeverkehr von Flandern verscheucht und nach Antwerpen und anderen Orten gedrängt werde. Es maß der burgundischen Verwaltung die Schuld am Abzug der Osterlinge aus Flandern bei, durch den das nationale Handelsleben den allerschwersten Schaden genommen habe. Und auf die darauf geäußerte allzu geringschätzige Meinung des Herzogs, daß die Hansen sich nur mit Pelzhandel und sonst mit nichts anderem im Unterschied von den Spaniern, Portugiesen, Bretonen und den Kaufleuten anderer Nationen in Flandern beschäftigten, bemerkte es berichtigend, daß der Verkehr der Hansen den Handel

1) Vgl. darüber später in diesem Kapitel.
2) HR. 2. IV n. 8, 9, 41, 76, Hans. UB. VIII n. 64, 112.
3) HR. 2. IV n. 63 § 4, Hans. UB. VIII S. 143 Anm. 3.

ganz außerordentlich vermehre, wie auch daraus hervorgehe, daß ganz Flandern ihre schnelle Rückkehr wünsche.[1])

Der Ausbruch des offenen Kriegs zwischen Gent und dem Herzog im April 1452, dem auch Vermittlungsversuche der mit Verlusten bedrohten fremden Kaufmannschaften in Brügge nicht vorbeugen konnten, rechtfertigte aber die Politik Lübecks insoweit, als die Hansen, die der Ordonnanz gemäß den Verkehr mit Flandern aufgegeben hatten, vor Schäden bewahrt blieben. Kölner dagegen z. B. wurden durch ihn empfindlich in Mitleidenschaft gezogen.[2]) Der innere Krieg in Flandern mußte nun zwar auch die aufsässigsten Hansen vor der Fortsetzung des Verkehrs dorthin warnen. Wieviel aber noch Mitte 1452 an einer einmütigen Bekämpfung Flanderns durch die hansische Kaufmannschaft fehlte, davon entwarf das Kontor zu Deventer ein trauriges Bild. Seine Mitgliederzahl sei so gering, daß es den Ansprüchen Rechtsuchender nicht nachkommen könne und sich werde auflösen müssen. Denn die preußischen und anderen Kaufleute hielten sich vornehmlich in Amsterdam und Middelburg, die westdeutschen in Antwerpen und Mecheln auf. Die Hanse war machtlos dagegen.[3])

Aber auch in anderer Richtung kam dem Kontor die Unsicherheit und Schwäche seiner Stellung deutlich zum Bewußtsein. Denn seine Bemühungen, mit Antwerpen und Bergen op Zoom, wie ihm von der Hanse aufgetragen, ein Abkommen über die Verlegung des Stapels dorthin zu schließen, wurden von den Leden durch eifrige Agitation bei dem Herzog nahestehenden Adeligen vereitelt. Auch burgundische Große, wie die Herren von St. Pol und Etampes, wirkten in demselben Sinne. Hiernach mußte die Hanse es als aussichtslos erkennen, innerhalb Burgunds einen Platz für ihren Stapel zu finden. Da aber die hansischen Kaufleute nach Deventer nur in sehr unzureichender Zahl kamen — damals hielt sie zum Überfluß noch die Pest von dort fern —, so schlug das Kontor der Hanse die Stapelverlegung nach Utrecht vor. Diese Stadt empfahl sich durch die Nähe von Amsterdam, wo die Schiffer und

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 112 a § 4, b § 8, n. 203 Bemerkung; Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 498 schätzt das Urteil des Herzogs zu hoch ein.

[2]) Stein i. Hans. UB. VIII n. 203 Bemerkung, n. 195; 181, 193 u. Anm. 3, 242, wozu n. 763 u. Anm. 1, 801 u. andere n. n., Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 77f.

[3]) HR. 2. IV n. 100, 109, 110.

die ungehorsamen Kaufleute der Hanse gern verkehrten. Das Kontor hielt für möglich, diese bei der Nachbarschaft besser an der Hand halten zu können.

Der Bischof und seine Stadt Utrecht waren sogleich bereit der Hanse für ihren Stapelverkehr dort Geleit und Privilegien zu erteilen, und andere Städte des Bistums, Kampen, Zwolle, Amersfoort, schlossen sich diesem Vorgehen an. Die Hanse erklärte sich im Sommer 1452 mit der Stapelverlegung einverstanden, der Orden mit der Bedingung, daß der preußische Verkehr nach der Wielinge unbeschränkt bleibe. Utrecht erteilte am 7. Dezember 1452 der Hanse einen reichhaltigen Freibrief, dessen Grundlage in den meisten Punkten das große flandrische Privileg der Hanse von 1360 war.[1]) Da auch der Bischof ausreichende Zusagen erteilte, siedelte das Kontor Anfang 1453 von Deventer nach Utrecht über, mietete dort ein Haus an der Backerbrücke und stiftete im Verlauf seines Aufenthalts in die vier Kirchen der Stadt schmuckvolle Glasfenster mit den Bildern und Wappen des Kaisers und der Kurfürsten, zu deren Erhaltung sich die Kirchmeister dem Kontor gegenüber verpflichteten.[2]) Am 1. Oktober 1453 verlieh auch Bischof Rudolf von Utrecht den Hansen, zunächst auf zwei Jahre, ein Privileg, durch das vor allem die Zollverhältnisse im Bistum geregelt wurden.[3])

In der Tat war das Bistum Utrecht das einzige Gebiet der Niederlande, wo der hansische Stapel außerhalb der ihm verschlossenen burgundischen Lande ein Unterkommen finden konnte. Aber die Zugänglichkeit der stiftutrechtschen Häfen war für die großen Schiffe der Preußen und Livländer erschwert oder unmöglich. Für die anderen fremden Kaufleute, die in Brügge neben den hansischen verkehrten, besaßen sie keine Anziehungskraft und waren ihnen ungewöhnlich, alles wie es der Hochmeister seinerzeit schon hervorgehoben hatte. Die Preußen setzten ihren Verkehr in Holland und Seeland fort, die westlichen Hansen in Brabant und anderen

---

[1]) HR. 2, IV n. 100, 107, S. 77f. u. Anm., Hans. UB. VIII n. 161, 168, 169, 173, 175, 209 u. Anm.

[2]) HR. 2. IV n. 131, 137, Hans. UB. VIII n. 247, 387, 746—748, 760 u. Anm. 4, 761.

[3]) Hans. UB. VIII n. 290. Wahrscheinlich mit Beziehung auf diese Zollsätze erhob die Hanse 1454 Beschwerde über die Zölle zu Deventer, HR. 2. IV n. 206 § 5, 244, 248 § 28.

Teilen Burgunds, und die ungünstigen Verhältnisse des hansischen Stapels dauerten im wesentlichen auch in Utrecht fort.

Der hansische Seeverkehr aber wurde wieder einmal durch Räubereien von Ostfriesland aus beunruhigt, das dadurch abermals in den näheren Gesichtskreis der hansischen Politik trat. Als das Verhältnis zwischen Hamburg und seinem Emdener Vogt Ulrich Cirksena und zwischen diesem und den Gemeinden im östlichen Ostfriesland sehr bedenklich wurde, hatte Hamburg seit Ende 1447 Emden wieder in eigene Verwahrung genommen. Der Hansetag zu Lübeck im September 1450 hatte wegen des ausbrechenden Seeraubs Hamburg, Bremen und Groningen mit der Wahrnehmung der hansischen Interessen den Friesen gegenüber beauftragt, der Hochmeister aber jede Beteiligung daran abgelehnt.[1]) Im Frühjahr 1451 war zwischen Hamburg und Häuptling Ulrich der Kampf um die Vorherrschaft in Ostfriesland ausgebrochen. Hamburg hatte sich durch ein Bündnis mit dem jungen Grafen Gerd von Oldenburg, dem jüngsten Bruder des Dänenkönigs Christian I., verstärkt.[2]) Außerdem suchte es sich die Kosten der Behauptung Emdens in Übereinstimmung mit Lübeck, da ein Zugeständnis der Hanse nicht zu erlangen war, durch die Einführung eines Zolls bei sich in Höhe von 1 ₰ von der M. lüb., d. h. von $^1/_{192}$ des Warenwertes, zu erleichtern. Es mußte sich dafür aber gegen Lübeck verpflichten, den Zoll nicht zu erhöhen, nicht länger zu erheben als Lübeck wolle und Emden nicht ohne Wissen Lübecks aufzugeben.[3])

Der Krieg verlief unglücklich für Hamburg. Es vereitelte zwar mit Berufung auf den zwischen den wendischen Städten und Holland 1451 verlängerten Stillstand von Kopenhagen durch einen Protest bei der holländischen Regierung den Versuch Ulrichs, in Rotterdam Schiffe und Mannschaft zum Kampf zu gewinnen. Aber Holland beschwerte sich seinerseits bei Hamburg über die ebenfalls vertragswidrige Erhebung des neuen Zolles.[4]) Ein Vermittlungsversuch Groningens, Lübecks, Stades und Herzog Adolfs von Schleswig war

---

[1]) HR. 2. III n. 253 § 9, 608, 615 § 4, 649 § 12, Lüb. UB. VIII n. 651, 653. Vgl. z. folg. Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesl., S. 120ff.

[2]) Meibom, Script. rer. German. II. S. 115, HR. 2. IV S. 31, n. 48 u. die Anm.

[3]) Hans. UB. VIII n. 19, 65 u. Anm. 2, HR. 2. III n. 709 § 35 u. Anm. 2, IV n. 78 § 6.

[4]) Hans. UB. VIII n. 1261 § 1, 2, S. 45 Anm. 2, S. 218 Anm. 1.

erfolglos.[1]) Die Truppen Hamburgs wurden auf Emden zurückgeworfen und dort von Ulrich bedrängt. Auch finanziell wurde die Stellung Hamburgs schwierig. Lübeck streckte zur Bezahlung des Soldes der Truppen 1452 Geld vor. Von den anderen Hansestädten war Hilfe, soviel Nutzen ihnen auch die friesische Politik Hamburgs gebracht hatte, nicht zu erlangen. Da verzichtete Hamburg auf die weitere Behauptung Emdens und übertrug Emden und Leerort am 10. April 1453 an Ulrich Cirksena pfandweise gegen Empfang von 10 000 M. lüb. auf 16 Jahre, nach deren Verlauf es jährlich die Rückgabe gegen Entrichtung der Pfandsumme verlangen konnte.[2]) Ulrich übernahm die Verpflichtung, keine Seeräuber mehr in Friesland zu dulden, die hansischen, namentlich hamburgischen Kaufleute in Friesland zu schützen und den Hamburgern gegen alle Feinde beizustehen. Damit hatte Junker Ulrich faktisch die Herrschaft über Ostfriesland erlangt, als deren äußeres Zeichen er die Erhebung seines Landes zur Reichsgrafschaft 1464 von Kaiser Friedrich III. erwirkte.[3])

Die Hanse konnte mit der Veränderung der Machtverhältnisse in Ostfriesland zufrieden sein, denn der dortige Seeraub ruhte im wesentlichen. Jedoch erwachte er an anderer Stelle und war schon im Anfang der fünfziger Jahre eine schwere Plage für die seefahrenden Hansen. Sein Hauptanstifter war nun Graf Gerd von Oldenburg.

In Flandern wurde der Wunsch der einheimischen Bevölkerung und der fremden Kaufmannschaften in Brügge nach Herstellung des Friedens mit der Hanse schnell immer lebhafter. Jedoch die Verhandlungen, die Ende Mai 1453 in Lübeck zwischen Gesandten des Herzogs, des Grafen von St. Pol und der Lede und den spärlich erschienenen Vertretern einer Anzahl Hansestädte geführt wurden, gaben noch keine Hoffnung darauf. Die westfälischen und niederrheinischen Städte hatten die Teilnahme an den Verhandlungen überhaupt abgelehnt, Köln ihre Ergebnislosigkeit mit Hinweis auf

---

[1]) HR. 2. IV S. 31 u. Anm. 2, VII S. 836, Meibom, Script. rer. German. II S. 116.

[2]) HR. 2. IV S. 127 Anm. 6, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 88, 89, 91, Lüb. UB. IX n. 91, Tratziger, Chronika der Stadt Hamburg, S. 185 f.

[3]) Über die Unechtheit des Diploms von 1454 vgl. von Bippen, Die Erhebung Ostfriesl. z. Reichsgrafsch., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1883 S. 64 ff.

den noch fortdauernden Genter Krieg vorausgesagt.[1]) Auch standen sich die beiderseitigen Forderungen noch allzu schroff gegenüber.[2])

Eine neue, für den 9. Oktober 1453 nach Bremen verabredete Verhandlung zerschlug sich. Denn in Westdeutschland war die große münsterische Stiftsfehde ausgebrochen, die ziemlich alle Nachbarmächte direkt oder indirekt in Mitleidenschaft zog. Der Zustand der Straßen und der Verkehr waren derartig unsicher, daß die dortigen Landesherren und Städte Bedenken trugen, Geleitsbriefe auszustellen und sich dadurch für die Sicherheit der Reisenden innerhalb bestimmter Gebiete zu verbürgen. Bei Delmenhorst beging Graf Gerd von Oldenburg einen Aufsehen machenden Friedensbruch, indem er 26 lübische, hamburgische und braunschweigische Kaufleute, die zum Antwerpener Markt reisten, aufheben ließ, die Hamburger zwar wieder freigab, von den anderen aber schweres Lösegeld erpreßte.[3]) Und weiter im Osten übte der meklenburgisch-pommersche Grenzkrieg in kleinerem Kreise einen ähnlich störenden Einfluß aus. Der preußische Osten aber stand unmittelbar vor dem Ausbruch seines großen inneren Kriegs.

Vor allem jedoch wirkte die Weiterentwicklung der Verhältnisse in Flandern selbst störend auf den Fortgang der Verhandlungen ein. Zwar erlagen die Genter in der Schlacht bei Gavre am 22. Juli 1453 den herzoglichen Truppen, und schon im Lauf der folgenden Woche unterwarf sich die Stadt ohne weiteren Widerstand zu wagen. Die Zeiten des Genter Heldentums waren vorbei. Die Stadt wurde nun auch ihrer Territorialgewalt und damit ihrer großen Unabhängigkeit entkleidet. Der herzogliche Bailli trat von neuem an die Spitze der städtischen Verwaltung. So mußte sich auch Gent nun der landesherrlichen Gewalt beugen, wie es 1438 Brügge und viel früher schon Ypern getan hatten. Mit dem fernern politischen Nebeneinander zweier Mächte in Flandern, der herzoglichen und der städtischen, war es endgiltig vorbei. Dagegen suchte der Herzog Gent auf wirtschaftlichem Gebiet durch Verleihung eines wertvollen Marktprivilegs schnell wieder zu kräftigen, rief aber

---

[1]) Stein i. Hans. UB. VIII n. 214 Bemerkung, dazu n. 175 Bemerkung, 201, vgl. S. 143 Anm. 5, n. 226 Einleit. 308 Einleit., HR. 2. IV n. 155, 161.

[2]) HR. 2. IV n. 161 § 1, 162, 166.

[3]) HR. 2. IV S. 127, Hans. UB. VIII n. 282 Bemerkg., 287, Grautoff, Lüb. Chronik, II S. 161f.

dadurch die Eifersucht Brügges hervor.[1]) Aus Groll gegen Brügge widerstrebte nun Gent der Wiederherstellung des Friedens mit der Hanse, der ja in erster Linie Brügge zugute kommen mußte. Erst nach vielen Verhandlungen der Lede untereinander und mit dem Herzog erteilte Gent den Boten der drei anderen Lede für sich Vollmacht zu weiteren Verhandlungen mit der Hanse, aber nur im Umfange der vom Herzog seinem Gesandten, dem in den Verhandlungen mit der Hanse in diesen Jahren vielgenannten Dr. Johann van den Driesche, Präsidenten des Rats von Flandern, gegebenen Instruktion.[2])

Durch diese langwierigen Differenzen wurden die Fläminger an der Besendung der Tagfahrt zu Bremen gehindert. Dazu kam die Uneinigkeit zwischen dem Herzog und den Leden über die ihre Rechtsstellung betreffenden Forderungen der Hanse. Die Ordnung derselben war entsprechend ihren Klagen in den letzten Jahrzehnten das Hauptbestreben der Hanse. Die Lede sollten die Rechtsprechung im weitesten Umfang, auch bei Privilegienverletzungen durch herzogliche Beamte, haben und zugleich höchste Instanz sein. Klagen der Hanse über die Lede selbst sollten nur vor den Provinzialgerichtshof von Flandern gebracht werden, auch von diesem eine Appellation an den großen Rat des Herzogs oder an diesen selbst nicht zulässig sein. Die Hanse wollte sich der immer konsequenter zentralisierenden landesherrlichen Gerichtsverfassung entziehen, und die Lede hätten gern die Rolle übernommen, die die Hanse ihnen zumutete, um ihre politische Bedeutung dem Herzog gegenüber wenigstens auf diesem Gebiete festzuhalten. Der Herzog jedoch wies jede Schmälerung seiner landesherrlichen Gewalt weit von sich.[3]) Die Fortsetzung der Verhandlungen mit der Hanse, die im März 1454 in Lübeck hatte stattfinden sollen, verzögerte sich.

Die burgundisch-flandrische Gesandtschaft, die endlich am 8. Mai 1454 in Lübeck eintraf, fand dort den hansischen Westen wieder gänzlich unvertreten. Zugleich hatten sich im hansischen

---

[1]) Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 76f., Hans. UB. VIII S. 113 Anm. 2, n. 151 Bemerkg., S. 220 Anm. 3, n. 322, HR. 2. IV S. 127, Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 425.

[2]) Hans. UB. VIII n. 379 Bemerkg., HR. 2. IV n. 211.

[3]) HR. 2. IV n. 282, v. der Ropp das. S. 145, vgl. W. Stein, Die Burgunderherzöge u. die Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 22.

Osten Ereignisse von bedeutender Tragweite vollzogen. Denn der Ausbruch des preußisch-polnischen und inneren preußischen Kriegs im Februar 1454 war durchaus und namentlich bei der damaligen politischen Situation ein Vorteil für Lübeck. Die Kraft des Ordens, der so oft durch die rücksichtslose Verfolgung seiner eigenen handelspolitischen Interessen der Hanse unbequem geworden war, wurde dadurch für immer stark verringert. Seine aufständischen Städte aber wurden durch den Krieg gezwungen, engeren Rückhalt an ihren westlichen hansischen Genossinnen zu suchen, der lübischen Politik gegenüber größere Gefügigkeit zu beweisen.

Die Verhandlungen mit den burgundisch-flandrischen Gesandten gingen ziemlich glatt. Die Hanse lehnte die herzoglichen Vorschläge ab und händigte ihre schon 1453 gestellten Forderungen den Gesandten in Form eines Dokuments aus, das nur der Untersiegelung durch den Herzog und, wie die Hanse forderte, auch die Lede bedurfte, um den Frieden herzustellen, die Rückkehr des hansischen Kontors nach Brügge zu ermöglichen. Als Vorbedingung hierfür verlangte sie auch von den Leden die vorherige Befriedigung einer Anzahl Ansprüche.[1]) Dafür versprach sie den Leden, den Stapel ihrer Waren und insbesondere der Tuche ausschließlich in Brügge zu halten, auch ihre von Osten kommenden Schiffe möglichst nach dem Zwijn zu dirigieren, vorausgesetzt, daß andererseits die Fläminger ihr Stapelgut nur nach Brügge brächten. Ein von den Leden gewünschtes Verbot der Märkte zu Bergen op Zoom und Antwerpen hingegen lehnte sie ab, da sonst Nichthansen, Oberdeutsche und Holländer, sich an Stelle ihrer Kaufleute dort einnisten würden. Auch die Abberufung ihrer Lieger aus England, Nantes und Lissabon, die Brügge im Interesse der Wiederherstellung seiner kommerziellen Zentralstellung begehrte, und ein Verbot der englischen Tuche wies sie von der Hand.[2]) Die fremden Gesandten beschränkten sich zumeist darauf, die hansischen Wünsche entgegenzunehmen. Die Hanse aber gab sich der Hoffnung hin, daß der Ausgleich im wesentlichen gesichert sei.

Um den Friedensabschluß auf diesen Grundlagen zu beschleunigen, sollte die Ordonnanz gegen Flandern, das offenbar je eher je lieber mit der Hanse sich zu verständigen wünschte, mit besonderer

[1]) HR. 2. IV n. 247 § 1—35, 250.

[2]) HR. 2. IV n. 247 § 37—40, vgl. n. 161 § 15.1.2, 180 § 4, 196 § 5.

Konsequenz und Schärfe gehandhabt werden. Durch Späher ließ das Kontor in Flandern eine ganze Anzahl hansischer Kaufleute und Schiffer ermitteln, nach einem Verzeichnis über 60, die 1455 in der Fastenzeit sich in Brügge aufhielten,[1]) davon allein aus Danzig 24, aus Lübeck und Hamburg 13 bezw. 11, 4 oder mehr aus Köln, 3 aus Deventer, je 2 aus Duisburg, Arnheim und Kampen, je einen aus Stralsund und Bremen. Sonst wurde allerdings besonders über das Verhalten der Bremer der Ordonnanz gegenüber geklagt.[2]) Auch von Kampen gewann die Hanse die Überzeugung, daß es seine noch junge Zugehörigkeit zur Hanse sehr zum Schaden der hansischen Verkehrssperre mißbrauche.[3]) Alles in allem, mit flandrischen Waren, besonders Tuch, wurde während der ganzen Zeit der Sperre von Hansen in Brügge und Sluys ein schwunghafter Schleichhandel getrieben. Im Herbst 1454 bat das Kontor bezeichnenderweise Köln und Danzig, die bevorstehenden Einfuhren auf ihre Herkunftsbeglaubigungen zu kontrollieren und mit verbotenem Gut gemäß der Ordonnanz zu verfahren.[4])

Besonders beliebt für den Schmuggelhandel mit flandrischen Waren nach dem Ostseegebiet war der Weg durch Holstein über die Störmündung und Itzehoe nach Neustadt. Herzog Adolf von Schleswig verstand sich nicht zu dem von Lübeck geforderten Verbot der Durchfuhr flandrischer Waren.[5]) Außerdem suchten diese bei der scharfen Kontrolle der livländischen Städte auch Schleichwege nach Rußland, wodurch der hansische Verkehr nach Nowgorod, wie die livländischen Städte klagten, ruiniert werden müsse. Nach Ansicht der livländischen Städte befolgten die Kaufleute Lübecks selbst nicht besser als andere hansische die Ordonnanz. Dringend begehrten sie daher und mit ihnen Danzig, daß die Hanse sich an etwaigen kleinen Nachteilen nicht stoße, sondern die Rückverlegung des Stapels nach Brügge baldmöglichst zur Ausführung bringe.[6]) Köln aber erklärte, daß es keine Veranlassung

---

[1]) HR. 2. IV n. 249 § 1, 2, 4, 5, 9, 248 § 10, 11 u. Anm. 2, Hans. UB. VIII n. 378, 395, vgl. n. 466 § 2, HR. 2. IV n. 397.

[2]) HR. 2. IV n. 447, 556, vgl. Hans. UB. VIII n. 471 u. Anm. 2.

[3]) HR. 2. IV n. 279, 276.

[4]) Hans. UB. VIII n. 367 vgl. S. 241 Anm. 1, HR. 2. IV n. 446.

[5]) Hans. UB. VIII n. 376, HR. 2. IV n. 396, 410, S. 305, n. 432.

[6]) HR. 2. IV n. 316 § 3, 14, 317, 369 § 1, 2, 370, 371, 422 § 14, 17, 423, 455, Lüb. UB. IX n. 270, Hans. UB. VIII n. 799.

sehe, dem zu Lübeck 1454 vereinbarten Rezeß Beachtung zu schenken, da mehrere Punkte desselben in Flandern selbst auf heftigen Widerstand gestoßen seien.[1])

Es war, wie Köln erfahren hatte. Der Herzog, der schon in der Instruktion für seinen Unterhändler Johann van den Driesche es für eine schwere Verletzung seiner Landeshoheit erklärt hatte, daß die Hanse aus eigener Macht über einen Teil seiner Länder eine schädliche Handelssperre verhänge,[2]) wies auch jetzt den hansischen Wunsch nach Rechtsprechung der Lede über seine Beamten zurück. Drei von den Leden, Gent, Ypern und der Franc, lehnten die Übernahme der ihnen von der Hanse zugedachten Verpflichtungen ab. Vergeblich suchte Brügge mit allem Eifer die Fortsetzung der Verhandlungen zu ermöglichen. Es gelang nicht, in der wichtigsten Streitfrage über die Rechtspflege eine Vermittlung zwischen den Ansprüchen des Herzogs und den Wünschen der Hanse derart zu finden, daß jener sich in seiner Landeshoheit nicht beeinträchtigt fühlte und diese doch im Kern ihr Ziel erreichte.[3])

Da war es nun vollends gefahrdrohend für die Hanse, daß nach dem Tode Bischof Rudolfs von Utrecht im Frühjahr 1455 Herzog Philipp die Gelegenheit benutzte, um im Widerspruch mit der auf Gisbert von Brederode gefallenen Wahl des Domkapitels, aber unterstützt vom Papst seinem eigenen unehelichen Sohn David den bischöflichen Stuhl zu verschaffen. Mit gewaltigem Heer, den Sieg in sicherer Aussicht, rückte der Herzog im Frühjahr 1456 ins Stift ein. In der Stadt Utrecht aber brach der Kampf der Parteien aus, die Anhänger Gisberts warfen ihre kabbeljauwschen Gegner, die Ämter und Gilden, nieder.[4]) Wenn der burgundische Einfluß die Herrschaft über das Stift gewann, in Utrecht selbst Straßenkämpfe den Handelsfrieden störten, was sollte dann aus dem hansischen Stapel werden? Ihm konnte, nachdem ihm auf Betreiben der flandrischen Lede und Großen schon der Aufenthalt in jeder anderen Stadt Burgunds unmöglich gemacht war, nun auch die Weiterexistenz im Stift Utrecht unterbunden werden. Und wohin dann? Am 3. August 1456 verzichtete der Elekt Gisbert von

[1]) HR. 2. IV n. 287, 288, vgl. n. 411.

[2]) Vgl. HR. 2. IV n. 211 § 1, 2.

[3]) HR. 2. IV S. 279, n. 444 § 5ff., 445, 449, 474, Hans. UB. VIII n. 379 Bemerkung, 440 Bemerkung, 475 § 2, 520 u. Vorbemerkung.

[4]) HR. 2. IV n. 447.

Brederode im Vertrag zu Ysselstein zugunsten Davids von Burgund auf das Bistum. Die Stadt Utrecht huldigte ihm. Deventer wurde vom Herzog durch eine Belagerung zu seiner Anerkennung genötigt. Dann verstanden sich auch Kampen, Zwolle und die anderen Städte der Diözese dazu.[1])

Die Hanse war infolge des burgundischen Vorstoßes gegen Utrecht augenblicklich ratlos. Von seiten Flanderns erfolgte kein neuer Annäherungsversuch. Tagfahrten, die Lübeck ausschrieb, waren zu schwach besucht, um Beschlüsse von allgemeiner Bedeutung fassen zu können. Erst im Juni 1456 erschien vor der hansischen Versammlung zu Lübeck, wo außer den in der flandrischen Frage zusammenhaltenden wendischen, märkischen und sächsischen Städten endlich einmal wieder westfälische und geldrische, und sogar, was in Lübeck großes Aufsehen hervorrief, Köln vertreten waren, eine neue burgundisch-flandrische Gesandtschaft. Und diesmal kam der Friedensschluß zustande.

Auf ihre Hauptforderung, der Rechtsprechung der Lede bei Verwickelungen von Hansen mit herzoglichen Beamten, mußte die Hanse allerdings Verzicht leisten. Der Wille des Herzogs und die zentralistischen Interessen seines Staatswesens trugen den Sieg davon. Er verhieß dagegen der Hanse die Einsetzung einer permanenten Kommission von drei burgundischen Notabeln, von der alle künftigen Streitigkeiten zwischen Hansen und herzoglichen Beamten erledigt werden sollten; einen solchen Vorschlag hatte er schon 1454 und einen ganz ähnlichen hatten die Lede bereits Anfang 1448 der Hanse gemacht.[2]) Auch die oft seit Jahrzehnten erhobene Forderung der freien Ein- und Ausfuhr von Gold und Silber mußte die Hanse zugunsten der mit glänzendem Erfolg durchgeführten Münzpolitik Burgunds fallen lassen.[3]) Durch die Einwilligung der Hanse in seine Forderungen war der Herzog zufriedengestellt. Am 18. September 1456, noch im Lager vor Deventer, und im folgenden Mai abermals bestätigte er der Hanse ihre sämtlichen von ihm und seinen Vorgängern für Flandern verliehenen Privilegien, am 3. November sein Zugeständnis der Dreimännerkommission. Am 28. Juli 1457 ernannte er zu Kommissaren drei burgundische Notabeln seines Rats.[4])

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 535 Bemerkung, vgl. HR. 2. IV n. 483 u. Anm. 1.

[2]) HR. 2. IV n. 458 § 1, 459, vgl. n. 211 § 5, III n. 345 § 23.

[3]) HR. 2. IV n. 458 § 3, 4, vgl. n. 247 § 22.

[4]) Hans. UB. VIII n. 499, 508, 569, 613.

Jedoch die drei anderen Lede, außer Brügge, blieben auch jetzt durchaus abgeneigt, die großen Verpflichtungen finanzieller Natur, die die Hanse verlangte, auf sich zu nehmen, namentlich so unberechenbare, wie Ersatz alles den Hansen durch Seeraub in den flandrischen Gewässern zugefügten Schadens, aller durch herzogliche Beamte ihnen verursachten und auf anderem Wege nicht zu begleichenden Verluste, Verzicht auf die Verbannung hansischer Kaufleute u. a. Brügge mußte schließlich, um das Friedenswerk zu Ende zu führen, alle Verpflichtungen und Lasten zunächst allein auf sich nehmen und in der Hoffnung auf die künftige Einwilligung der andern Lede der Hanse die Beobachtung derselben verbürgen.[1]) Am 3. Juni gelobte Brügge ferner, der Hanse einen von ihr gewünschten Platz herzustellen und zu überlassen, den noch jetzt so genannten Osterlingerplatz, wo ihre Kaufleute ihre Versammlungen und ihren Handel abhalten konnten. Feierlich versprach es allen gegen die Hanse eingegangenen Verpflichtungen treulich und pünktlich nachzukommen, und der Herzog erklärte sein Einverständnis damit, daß Brügge dieselben vorläufig allein übernahm. Die Gegenleistung der Hanse gegen diese Bewilligungen bestand in dem Versprechen, mit ihren Waren, wie es von alters üblich gewesen, künftig wieder in Flandern zu Brügge ihren Stapel zu halten.[2])

Die Aussicht auf die bevorstehende Wiederherstellung des Verkehrs, um die zusammen mit Brügge noch im März 1457 auch die fremden Nationen daselbst, die Florentiner, Lucchesen, Genuesen, Katalonier und Spanier, gebeten hatten,[3]) erweckte überall, in Flandern und in den Hansestädten, große Freude. Am 11. August 1457 hielten die hansischen Kaufleute, 200 Reiter stark, geleitet durch Bürgermeister von Lübeck, Köln, Hamburg und Bremen,[4]) von Utrecht her über Antwerpen, Mecheln und Gent, überall prächtig aufgenommen, ihren feierlichen Einzug in Brügge. Der Rat von

---

[1]) HR. 2. IV n. 484, 485, Hans. UB. VIII n. 520 u. Bemerkg. S. 335 oben, n. 525—527, 659 Vorbemerkg.

[2]) Hans. UB. VIII n. 567, 568, 578, 579, 596—598, 600, 617, 670, 756a § 11ff., IX n. 351, HR. 2. IV n. 539, 540, 557 § 1—6, V n. 717 § 13. Über den Stapel vgl. später das 5. Kap.

[3]) HR. 2. IV n. 489—495, Hans. UB. VIII n. 535, 659 und Vorbemerkg.

[4]) Es waren von Lübeck Gerd van Minden, von Köln Evert van Hirtz und Godert van Wasservass, von Hamburg Detlef Bremer, von Bremen Hermann van Gropelingke und Ratsherr Friedrich Grunt.

Brügge, die Junkerschaft und eine große Zahl einheimischer und fremder Kaufleute holten sie vor der Stadt ein und führten sie unter Musik durch die dicht von Menschen angefüllten Straßen zu ihrer Herberge. Fast die ganze Nacht hindurch feierte das Volk. Beratungen, die am 19. August zwischen dem Kontor und den Leden auf Wunsch der hansischen Gesandten stattfanden, erzielten zwar keine Verständigung über die noch schwebenden Fragen, schienen aber Hoffnung auf baldige Regelung derselben zu geben. Ein großes Festessen, das die Stadt den hansischen Boten, den Älterleuten des Kontors und herzoglichen Räten gab, beschloß am 20. August die Aussöhnung.[1]) Am 22. reisten die hansischen Boten wieder heim. Die guten Dienste und vielen Bemühungen, denen sich der Sekretär des Kontors, Meister Goswin van Coesfeld, im Interesse der Wiederherstellung des Friedens unterzogen hatte, belohnte Brügge 1461 anstatt eines städtischen Amts, das es ihm 1458 dafür zugesagt hatte, durch ein ansehnliches Geldgeschenk.[2])

Nun erst bezeichnenderweise machte Brügge den Hansen keine Schwierigkeiten mehr, ihre Beziehungen zu Antwerpen zu ordnen, und so gelang nun auch dort die Erneuerung des alten Vertragsverhältnisses. Am 6. Dezember 1457 verlieh Antwerpen mit Genehmigung seines Markgrafen, zugleich Schultheißen, den hansischen Kaufleuten für 20 Jahre Freiheiten für ihren Verkehr in der Stadt, die zum größten Teil eine Erneuerung der 1431 von Antwerpen verliehenen waren.[3]) Außerdem sagte es ihnen ausdrücklich Sicherung und Schutz ihres Verkehrs, soweit in seiner Macht stehe, zu und verbot obendrein durch besonderen Erlaß jede Beschimpfung aller die Jahrmärkte besuchenden Fremden.[4]) Es regelte andererseits das Verfahren bei Schädigungen von Bürgern Antwerpens durch Hansen. Die Bestimmung des Privilegs von 1431 über die Exekutivgewalt des Kontors, die während und außerhalb der Marktzeit wirksam sein sollte, erhielt nun erst durch Weglassung jener Klausel, die den vom Kontor Belangten die Anrufung des Stadtrechts freistellte, ihre volle Wirkung. Das Kontor konnte nun mit größerem Nachdruck daran gehen, die hansische Kaufmannschaft in

[1]) HR. 2. IV n. 554, 556, 557 § 15—17, 558, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 200 f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 1039.

[3]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 655 mit VI n. 916, dazu oben S. 389 f.

[4]) Hans. UB. VIII n. 689.

den Niederlanden straffer zu zentralisieren. Auch andere Verordnungen, so wegen der Gefangensetzung hansischer Kaufleute wurden von Antwerpen verbessert. Der Lohn der Krahnmeister für die Besorgung der Weinfässer und das Verhältnis der Makler zum Weinhandel der hansischen Kaufleute wurden festgestellt. Antwerpen machte sich sogar anheischig, dafür eintreten zu wollen, daß den Hansen die vom Herzog am 18. September und 3. November 1456 für Flandern verliehenen Privilegien gehalten würden. Das Kontor schätzte die erworbenen Vergünstigungen erklärlicherweise sehr hoch; sein Sekretär Goswin van Coesfeld erklärte Köln geradezu, sie seien schöner als die Privilegien der Hanse in Flandern.[1]) Köln aber lehnte sie mit Hinweis auf seine Sonderprivilegien in Brabant für sich ab; es widerstrebte insbesondere der darin dem Kontor eingeräumten Exekutivgewalt.[2]) Dagegen gelang es dem Kontor nach längern Mühen, zwischen Bremen und Antwerpen die seit etwa einem Jahrzehnt durch Gewalttaten gestörten Verkehrsbeziehungen vorläufig wenigstens wieder herzustellen, indem Antwerpen am 15. März 1461 den Bremern Geleit bei sich bis Weihnachten zusicherte.[3])

Die Wiedergewinnung ihrer privilegierten Stellung in Antwerpen wurde der Hanse erst durch die Wiederherstellung ihrer Beziehungen zu Flandern möglich. Diese aber war das Ergebnis einer langdauernden Handelssperre, deren endlicher Ausgang doch der Hanse die Erfüllung ihrer Hauptforderungen nicht gebracht hatte. Sie hatte sich darin dem Herzog fügen müssen. Brügge hatte eine Menge Verpflichtungen gegen die Hanse auf sich genommen, aber es war noch völlig die Frage, ob die andern Lede, wie die Hanse verlangte, sich zur Mitübernahme derselben bereit finden würden und ob der Herzog nun ernstlich an die Beachtung der hansischen Privilegien und die gleichmäßige Pflege der Justiz denken würde.

Flandern und besonders Brügge litten schwer durch den langandauernden Zwang der Sperre. Als die Lede 1456 den Herzog zum Entgegenkommen gegen die Hanse zu bewegen suchten, stellten

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 867.

[2]) HR. 2. IV n. 621—623, vgl. später in diesem Buch, II, 5. Kap.

[3]) Vgl. HR. 2. IV n. 63 § 2, 248 § 5, 21, 268, 458 § 25, 555, 556, V n. 10, 13, Hans. UB. VIII n. 1009. von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 339f.

sie ihm vor, „dat t'wesen ende de welvaert van denzelven lande staet pricipalic up twee poynten, es te wetene van copmanscepe ende up draperie, dewelke twe pointen bi der absentie ende vertrecke van den Oosterliinc nu slapen en buten course ziin".[1]) Handel und Verkehr verminderten sich durch das Wegbleiben der Hansen in Flandern bedeutend. Aber auch die flandrische Tuchindustrie nahm durch den Verlust ihres wichtigsten Absatzfeldes und die durch die hansische Sperre bewirkte Vermehrung der Tuchmanufaktur am Niederrhein, in Holland und Seeland weitern schweren Schaden. Auch die Kaufleute anderer Nationen, namentlich die Spanier, die in Brügge besonders lebhaft Handelsbeziehungen zu den östlichen Hansen unterhielten und auch von Flandern als ein wichtiger Faktor seiner eignen wirtschaftlichen Blüte sehr geschätzt wurden, empfanden ihr Fernbleiben sehr unangenehm. Die Spanier erklärten sehr erregt, daß die Sperre dem hansisch-spanischen Friedensvertrag zuwiderlaufe und sie zugrunde richte, und verlangten die unbeschränkte Freigabe des spanisch-hansischen Verkehrs. Aber die Hanse vertröstete sie, ohne eine Änderung zu treffen, und die Spanier beruhigten sich.[2])

Andererseits wurde die Hanse selbst durch die Sperre, die für sie in den wesentlichsten Punkten ihren Zweck verfehlte, schwer enttäuscht und geschädigt. Die hansische, von Lübeck geleitete Politik hatte die Bedeutung der im Laufe der letzten Jahrzehnte eingetretenen Vereinigung der Niederlande in der Hand eines einzigen Herrschers unterschätzt. Die Ordenspolitik, der Hochmeister, hatte größeren Scharfblick bewiesen, als er 1450 die Hanse vor einer Verkehrssperre warnte und den ergebnislosen Verlauf einer solchen und seine Gründe völlig richtig voraussagte. Die Hanse verschloß sich durch die Sperre die Häfen von ganz Burgund. Sie mußte mit den minderwertigen stiftutrechtschen vorlieb nehmen und war, als Burgund 1456 seine Macht auch über diese ausdehnte, geradezu zum Friedensschluß genötigt. Die Verkehrssperre begegnete aber auch in den hansischen Kaufmannskreisen mehr als sonst und bei den Hansestädten des Westens überhaupt unüberwindlichem Widerstand. Dieser hing zum großen Teil mit der notwendigen Ver-

[1]) HR. 2. IV n. 444 § 3, vgl. § 11, n. 484 Mitte.

[2]) HR. 2. IV n. 444 § 4, vgl. n. 161 § 11, Hans. UB. VIII n. 112 a § 6, n. 203.

legung des hansischen Kontors in durch natürliche Vorbedingungen für einen Verkehr größern Stils so wenig günstig ausgestattete Plätze zusammen, beruhte aber bei Köln in der gerechtfertigten Besorgnis, seinen seit Jahrzehnten schon anhaltenden wirtschaftlichen Rückgang durch die Befolgung der Sperre nur zu beschleunigen.[1]) Es war für die Hanse unmöglich, auch nur einigermaßen die allgemeine Befolgung der Handelssperre zu erzwingen. Gewiß waren diese Zeichen mangelnder Eintracht in der Hanse für ihre Gegner ein Grund mehr, ihr Entgegenkommen nicht zu übereilen. Außerdem lockerte die durch den Ungehorsam sovieler einzelner und Städte geschürte Erbitterung innerhalb der Hanse den Zusammenhang wichtiger Gruppen des Bundes mit der Gesamtheit. Auch das Ansehen der Kontors gegenüber der hansischen Kaufmannschaft wurde dadurch vermindert. Und gerade die Machtstellung ihres Kontors durch geeignete Maßregeln von neuem zu kräftigen, mußte nach der Rückverlegung ihres Stapels nach Brügge das nächste Ziel der Hanse sein.

Endlich aber darf nicht übersehen werden, daß der Abbruch der hansischen Beziehungen zu Flandern andern Handelsmächten die günstige Gelegenheit gab, ihre Beziehungen zu Flandern auf Kosten der hansischen auszudehnen. Auf diese Gefahr wies Köln mit vollem Recht die Hanse hin, indem es auf das Vordringen der Oberdeutschen, der nürnbergischen und schwäbischen Kaufleute, aufmerksam machte. Denn hier handelte es sich um die Ausdehnung oder Herstellung eines Verkehrs zwischen Flandern und dem europäischen Osten über Land außerhalb des hansischen Gebiets, dessen Zentrum Oberdeutschland war und der von hansischen Gegenmaßregeln nicht betroffen werden konnte.[2]) Aber nicht nur auf diesem Wege wurde die Grundlage des hansischen Handels, die west-östliche Handelsvermittlung, angetastet. Auch zur See brachte die Sperre gerade den Konkurrenten der Hanse Vorteil, in deren Bekämpfung im ost-westlichen Verkehr die Hanse seit Jahrzehnten eine ihrer wichtigsten Aufgaben sah, den Holländern.

Da die holländisch-hansischen Friedensverträge von 1441 beiden Teilen nur die Aufhebung aller kürzlich eingeführten Beschränkungen

[1]) Vgl. darüber in diesem Buch, II, 5. Kap.

[2]) Vgl. Näheres in diesem Buch, III, am Schluß.

des gegenseitigen Verkehrs zur Pflicht machten, hielt sich die Hanse für berechtigt, an allen Satzungen ihrer Handelspolitik, die schon länger bestanden oder altes Herkommen waren, den Holländern gegenüber festzuhalten. Und die Holländer erhoben hiergegen durchaus keine sonderlich nachdrücklichen Proteste. Die Hanse forderte daher auch jetzt von den Holländern die Innehaltung der Schiffahrtszeiten im Verkehr mit den Hansestädten. Die Winterlage in hansischen Häfen blieb ihnen verboten, ihr Aufenthalt dort auf die Dauer von vier Monaten im Jahr beschränkt. Sie durften keinerart Handelsgemeinschaft mit Hansen eingehen, nicht die russische Sprache in Livland erlernen. Die Kampener insbesondere sollten kontrolliert werden, ob sie den Holländern irgendwie Vorschub im Verkehr nach dem hansischen Osten leisteten und den Mitgenuß der hansischen Vorrechte ermöglichten, — alles Beschlüsse der hansischen Versammlung zu Stralsund im Mai 1442.[1]) Gestärkt durch ihren Rückhalt an der Hanse suchten die süderseeischen Städte jede Gemeinschaft mit den Holländern auszuschließen. Kampen, Deventer und Zwolle versagten nach Übereinkunft 1443 ihnen die Erwerbung des Bürgerrechts, ebenso Groningen und Leeuwarden. Deventer wies sogar alle Holländer aus seiner Stadtfreiheit aus und bestrafte streng jederart Verbindung seiner Bürger mit ihnen.[2]) Die livländischen Städte erneuerten 1443 die alte Verfügung, die den Fremden, besonders gerade den Holländern, den Verkehr im Binnenland außerhalb ihres Ankunftshafens und hansischen Kaufleuten die Benutzung nichthansischen Kapitals verbot.[3])

Dagegen wurden Maßregeln, die erst jüngst gegen die Holländer erlassen oder in Aussicht genommen waren, nach dem Friedensschluß wieder aufgegeben. Der Hochmeister hob das erst Anfang 1441 erlassene Verbot des Ankaufs und Baues von Schiffen in Preußen durch Nichthansen wieder auf.[4]) Und das in Kopenhagen eben vor Abschluß der Friedensverträge von den hansischen Gesandten erwogene Verbot der Befrachtung holländischer Schiffe durch Hansen kam infolge des Widerspruchs der livländischen und

---

[1]) HR. 2. II n. 608 passim, 616.

[2]) Dumbar, het kerkelijk en wereltlyk Deventer, I S. 22, vgl. Moonen, Chronyke van Deventer, 1688 S. 40.

[3]) HR. 2. II n. 701 § 7, 8.

[4]) Vgl. im dritten Buch, II, 1. Kap.

preußischen Städte, die davon eine Gefährdung des mühsam gewonnenen Friedens befürchteten, nicht zur Ausführung.[1]) Als altes Herkommen aber verlangte die Stralsunder Versammlung 1442 von den Holländern den ausschließlichen Besuch der bisher üblich gewesenen Fischereiplätze an und vor dem Sunde zur Zeit der jährlichen Schonenreise, nämlich Falsterbo, Skanör, Malmö, Trelleborg, Ystad, Sömmershavn, Dragör und Bornholm.[2]) Und wenige Monate später erklärte das Brügger Kontor gemäß eines anderen Beschlusses derselben Versammlung die Tuche von Leiden, Amsterdam und Schiedam nach altem Herkommen für stapelpflichtig in Brügge, wenn sie im hansischen Handel geduldet sein wollten.[3])

Der zwischen Preußen-Livland und Holland in Kopenhagen geschlossene Vertrag wurde im November 1441 von dem Hochmeister und den preußischen Ständen genehmigt, zögernd auch von Reval und Dorpat. Riga, dem es wohl rätlicher schien, sich nach der Politik der wendischen Städte zu richten, gelobte den Holländern nur für die Dauer ihres Friedens mit diesen freien Verkehr bei sich.[4]) Aber weder der Herzog noch Holland ratifizierten trotz aller Jahr für Jahr vorgebrachten Mahnungen der Preußen den Vertrag; Holland machte immer Ausflüchte, versicherte jedoch immer, den Frieden beobachten zu wollen.

Diese Nachlässigkeit entsprang wohl in erster Linie der Hoffnung, durch Zaudern eine Milderung der Bedingungen zu erlangen. Der Geldmangel war nach dem Kriege groß in Holland. Über die Aufbringung der den Preußen und Livländern zugestandenen 9000 ℔ grote konnte man sich nicht einigen; die Zahlung der ersten Rate erfolgte nicht am festgesetzten Termin, am 24. Dezember 1442. Doch der Hochmeister war nicht geneigt, sich und seine Untertanen hinhalten zu lassen. Er verfügte, gedrängt von seinen Städten, einen Arrest auf die Holländer in Preußen und Livland, ließ gegen den Sommer 1443 eine große holländische, mit Heringen und Baiensalz in Danzig einlaufende Flotte mit Beschlag belegen und nötigte die holländischen Kaufleute in Danzig zur Zahlung der ersten 2500 ℔ grote.[5])

---

1) HR. 2. II n. 490 § 8, 555 § 4, 568 § 16, 587 § 3.
2) HR. 2. II n. 608 § 6.
3) HR. 2. II n. 608 § 12, 627.
4) HR. 2. II n. 497, 527 § 1 u. Anm. 1, 536, 550, Livl. UB. IX n. 823.
5) HR. 2. II n. 671 § 3, 673, 675, Livl. UB. IX n. 964, X n. 21, 330, Hans. UB. IX n. 513, Hirsch, Danzig, S. 131.

Da aber nun verschiedene Holländer Seeraub gegen die Preußen begannen, um sich für das ihnen in Danzig abgenötigte Geld schadlos zu halten, griff Preußen zu noch schärferen Maßregeln, die zum Teil die Holländer sehr empfindlich trafen und dauernd ihre Stellung dort veränderten. Durch die Landesordnung von 1445 wurde wieder der Bau und Ankauf von Schiffen in Preußen den Nichteinheimischen untersagt. Namentlich aber büßten die Holländer ihre Vorzugsstellung, die sie bisher vor anderen nichthansischen Gästen in Preußen besessen hatten, 1444 ein. Das Verbot des Verkehrs der Fremden über den Ankunftshafen hinaus im Binnenland wurde auf sie ausgedehnt. Der Handel mit den aus dem Hinterland herabkommenden Besuchern Danzigs, besonders also den Polen, wurde ihnen untersagt.[1]) Danzig selbst ging mit weiteren Beschränkungen gegen ihren Platzhandel vor. Es verbot ihnen den Besuch des Artushofs zu geselligen und kaufmännischen Zwecken, den Kleinhandel jederart, so daß sie Hering z. B. künftig mindestens in halben Lasten verkaufen, ihr Salz nicht länger als sechs Wochen liegen lassen sollten.[2])

Dies schienen dem Hochmeister Zwangsmaßregeln genug; im April 1445 erteilte er den Holländern für die nächsten zwei Jahre bis Mittsommer 1447 Geleit, und von den livländischen Städten verlangte der Ordensmeister die Beobachtung desselben. Der Hochmeister begehrte aber, daß Holland einer Verständigung über die sonst noch unerledigten alten und neuen Streitfragen und besonders einer Regelung der Entschädigungszahlungen nicht mehr widerstrebe.[3]) So schlug denn Anfang Juni 1447 der Rat von Holland mit Einverständnis des Herzogs dem Hochmeister die Einführung eines Zolls auf die holländischen Schiffe und Güter in Preußen zum Zweck der Abtragung der Entschädigungssumme vor, ein Jahr später wurde die Höhe dieser Abgabe und die Art ihrer Erhebung in den Häfen der Ordenslande zwischen dem Hochmeister und einem burgundischen Gesandten vereinbart. Schiffe bis zu 50, 100, 200 und von noch mehr Lasten sollten 2, bezw. 3, 4 und 5 ℔ grote und ihre Waren vom ℔ grote ihres Wertes 8 grote, d. h $^1/_{30}$,

[1]) Töppen, Akten, II n. 393 § 1, 394 § 6, 8, 396 § 1, 7, 8, 410 § 43 und später.

[2]) Hirsch, Danzig, S. 132, Livl. UB. X n. 292 § 2, 515 § 9.

[3]) HR. 2. III n. 184 § 2 u. Anm. 1—3, 201 § 3 u. Anm. 2, Töppen, Akten, II n. 404, Livl. UB. X n. 81, 143, 148.

bei der Einfuhr und 8 gute ß bei der Ausfuhr entrichten, also eine recht erhebliche Belastung, um so mehr, da auch der holländische Verkehr außerdem das landesherrliche Pfundgeld in Preußen entrichten mußte, das 1442 wieder eingeführt worden war.[1]) Sodann einigten sich Gesandte Hollands und Preußens in Bremen nach mehrmonatlichen Verhandlungen über die anderen Streitpunkte am 7. Dezember 1448 dahin, daß alle beiderseitigen Schädigungen aus der Zeit vor und nach der Wegnahme der Baienflotte um sechs Jahre bis Weihnachten 1454 vertagt sein sollten, eine Verlegenheitsbestimmung, die der Besorgnis entsprang, durch Eintritt in Einzelverhandlungen das Friedenswerk überhaupt in Frage zu stellen. Bestätigt wurde das Abkommen über die Abtragung der 9000 ℔. grote durch einen Zoll in den Häfen der Ordenslande. Während der sechs Jahre sollte gegenseitig freies Geleit bestehen. Den Holländern wurde erlaubt, bis Pfingsten 1450 in Preußen und Livland zehn große Schiffe zu kaufen, und versprochen, daß alle Vergünstigungen, die der Hochmeister hierin anderen Nationen gewähre, auch ihnen zuteil werden sollten. Der Verkehr auf dem Artushof wurde ihnen nicht zu geselligen aber zu Handelszwecken wieder gestattet.[2])

Die Holländer empfanden die Abgabe schnell als eine Schädigung ihres Seeverkehrs mit den Ordenslanden, vermochten aber ebensowenig wie der Herzog selbst den Hochmeister zur Aufhebung derselben zu bewegen.[3]) Die Holländer waren mit Recht der Ansicht, daß nicht der Hochmeister, sondern Danzig ihr eigentlicher Widersacher sei, „das sy ny keinen drank adir gewalt von keynem hern des ordens hetten geliden, sundir sy danckten en als iren lieben heren.“[4]) Daher kann es nicht Wunder nehmen, daß, als der Ordenskrieg 1454 ausbrach, die Holländer die Partei des Ordens ergriffen und ihr Verhältnis zu Danzig schnell feindlich wurde. Von Verhandlungen, die bis Ende 1454 hatten stattfinden sollen, konnte des Krieges wegen vorerst nicht mehr die Rede sein.

---

[1]) HR. 2. III n. 308 § 1, vgl. II n. 640; III n. 406 § 1, 414 § 1, Töppen, Akten, III n. 41 Abschn. 1, 2 u. die Zusätze in den Varianten das., Livl. UB. X n. 335, 340, 346, 441, 446, 474, 477, 515 § 4.

[2]) Livl. UB. X n. 515, 608, 615, 627, 648, Vgl. Hirsch, Danzig, S. 132.

[3]) Livl. UB. X n. 669, HR. 2. III n. 594 § 4, 607 § 2, vgl. 675 § 1, IV n. 140 § 4, 422 § 4, 5, 424, 644, 757 § 10, V n. 60 § 2, VI n. 278 § 12, Hans. UB. VIII n. 5, 8, 25, 39, 41, 49, 217, 239, 791.

[4]) Hans. UB. VIII n. 233.

Günstiger als zu den östlichen Hansestädten entwickelte sich das Verhältnis der Holländer zu den wendischen. Auch hier zwar blieben sie mit der Ratifikation des Kopenhagener Vertrags im Rückstand, doch Herzog Philipp vollzog dieselbe. Und die wendischen Städte mußten sich daran genügen lassen. Eine selbständige Mitwirkung seiner Untertanen in der Politik neben sich ließ der Herzog auch bei dieser Gelegenheit nicht zu.[1]) Aber die Verhandlungen, die gemäß dem Kopenhagener Vertrag Pfingsten 1444 zwischen beiden Parteien über den einander zugefügten Schaden stattfanden, waren erfolglos. Auch eine Einigung über eine Stadt, die Oberschiedsrichterin darüber sein sollte, konnte nicht erzielt werden. Die wendischen Boten waren außerdem erbittert über das Eingreifen des Herzogs durch etliche seiner Räte in die Verhandlungen, die ungehörige Anträge vorgebracht hätten. Nur über die Fortdauer des Friedens bis zum Ablauf des Stillstands waren beide Teile einer Meinung.[2])

Das die wendischen Boten verletzende Eingreifen des Herzogs in die Verhandlungen hing wohl mit dem Zwist zwischen Bremen und Holland zusammen. Denn in dem wendisch-holländischen Krieg hatten auch Bremer Bürger durch holländische Auslieger Schaden erlitten, und da Holland dafür Ersatz zu leisten ablehnte, hatte Bremen kurzerhand Fehde begonnen und die Hansen am 24. Juli 1442 vor jeder Handels- und Schiffahrtsgemeinschaft mit seinem Gegner gewarnt.[3]) Eine wilde Kaperfehde brach aus. Die Bremer Auslieger gingen sehr tatkräftig und erfolgreich vor, störten den Heringsfang der Holländer, nahmen holländische Fischer in größerer Zahl gefangen. Ende Mai 1443 fingen sie unter Führung des Grote Gerd im Kattegat 13 holländische, überwiegend mit Baiensalz geladene Schiffe von Amsterdam, Briel und Zierixee, brachten die Beute in den aus der Zeit der Vitalienbrüder und des schleswiger Kriegs berüchtigten Klipphafen Golwitz bei Wismar und fanden trotz der strengen Verbote der Hansestädte an Lübecker und

[1]) HR. 2. II n. 496, III n. 126 § 5, VII n. 479.

[2]) HR. 2. III n. 94 § 2, 3, 6, 95, 113—115, 126 § 2, 4, 5, 129, 131, 145, 147, 148, 150—152, Hans. UB. VIII n. 89, Lüb. Chronik, hrsg. v. Grautoff, II S. 92.

[3]) HR. 2. II n. 439 § 10, 15, 53, 54, 444, 652 u. Anm. 1, 653 § 10, 654, Lappenberg, Bremische Geschichtsquellen, S. 169, Grautoff, Lüb. Chron., II S. 83f., von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 331 ff.

Wismarer Kaufleuten schnell willkommene Abnehmer.[1]) Dennoch machten in den Verhandlungen zu Kampen — und darin wahrscheinlich bestand das Eingreifen des Herzogs in den Gang derselben — die Holländer die Hanse für jenen Schaden, den sie auf 34 000 rheinische Gulden berechneten, verantwortlich. Natürlich lehnten die wendischen Boten jeden Zusammenhang mit der Fehde Bremens entschieden ab.[2])

Harderwijker, Livländer und andere Hansen erlitten durch die Bremer Auslieger Schaden, Kölner verloren durch sie in einem Antwerpener Schiff Wein. Anscheinend schwere Verluste hatten Schotten, auch Spanier wurden geschädigt. Eine mächtige genuesische Krake mit wertvoller Ladung Malvasier, Klaret, Spezereien, Öl und anderer südlicher Erzeugnisse wurde auf der Fahrt nach England 1445 durch Bremer unter Herger Rotermund nach heftigem Kampf genommen und in die Weser gebracht, wo sie wegen ihrer Größe das Staunen der Bremer Bevölkerung erregte. Nur durch bedeutende Geldzahlungen vermochten die Ladungsbesitzer Schiff und Gut wieder auszulösen.[3]) Dagegen zog die Wegnahme eines der Königin von Frankreich gehörigen Holks auch die Hanse in Mitleidenschaft, insofern die französische Regierung von ihr Genugtuung für den Übergriff eines ihrer Mitglieder verlangte. Die Kapereien der Bremer wurden den Holländern so unbequem, daß sie am 8. Mai 1446 in Harderwijk mit Bremen einen Frieden schlossen, der ihnen noch obendrein die Zahlung von 12 000 Goldgulden auferlegte und die Genehmigung des Herzogs erhielt.[4]) Das temperamentvolle Vorgehen der Bremer zur See sticht vorteilhaft ab von der lässigen Kriegführung der wendischen Städte gegen die Holländer.

Der Verlängerung des Stillstands zwischen den wendischen Städten und Holland 1451 war jedoch die allgemeine Situation nicht günstig. Denn die wendischen Städte wurden wegen des Seeraubs

---

[1]) HR. 2. VII S. 706 Anm. 1, III n. 49—52, 58 § 2, 106, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 84, Lappenberg, Bremische Geschichtsquellen, S. 170, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 334 f.

[2]) HR. 2. III n. 152.

[3]) Schrassert, Hardervicum antiquum, II S. 34 ff., HR. 2. III n. 149 u. Anm. 2, 3, 216 § 11, 220, Lüb. UB. VIII n. 231, Meibom, Script. rer. Germ., II S. 77, Lappenberg, Bremische Geschichtsquellen, S. 170 f., Strals. Chron. S. 187, v. Bippen a. a. O., I S. 335 f.

[4]) v. Bippen a. a. O. I S. 337 f., vgl. Hans. UB. VIII n. 114 § 2, 3.

vor der flandrischen Küste auch gegen die Holländer mehr und mehr erbittert, weil die Räuber zum Teil aus Holland und Seeland stammten oder doch dort verkehrten und die gemachte Beute absetzten, ohne daß die holländische Regierung dagegen einschritt.[1]) Mit großer Besorgnis sahen insbesondere der Hochmeister und seine Städte die Stillstandserneuerung dadurch gefährdet. Dennoch wurde diese im letzten Augenblick, als der Herr von Veere und der Herzog schon den Ausbruch des Kriegs für nicht mehr unwahrscheinlich hielten, durch das hansische Kontor für weitere zehn Jahre zustande gebracht. Am 24. Oktober 1451 erfolgte vor dem Bischof in Utrecht durch Gesandte des Kontors und des Herzogs die Auswechslung der Urkunden der Städte und des Herzogs.[2]) Der Fortbestand des Verkehrs zwischen der Hanse und den nördlichen Niederlanden während der Zeit der hansischen Handelssperre gegen Flandern war dadurch gesichert.

Wenn Herzog Philipp 1452 Amsterdam für die handelsreichste Stadt von Holland erklärte, wo die Kaufleute von allen Enden zusammenströmten des guten Hafens wegen, so verdankte es diese Frequenz zu einem nicht geringen Teil der hansischen Verkehrssperre über Flandern, die namentlich den preußischen und livländischen Verkehr in bedeutend stärkerem Maß als früher nach Amsterdam lenkte. Die Stadt markierte alsbald die Fahrstraße von der See bis an ihren Hafen in umfassender Weise durch 60 schwimmende Tonnen und vier an wichtigen Küstenpunkten aufgestellte Schiffahrtszeichen, machte aber die Gunst des vermehrten Seeverkehrs auch finanziell für sich nutzbar, indem sie von Herzog Philipp die Erlaubnis zur Erhöhung des Tonnengeldes erlangte, von dem sie die Kosten der jährlichen Auslegung der Schiffahrtszeichen bestritt. Und da nun auch Kampen die Fahrstraße zu seinem Hafen besser zu bezeichnen wünschte, übernahm Amsterdam auch dies vertragsmäßig gegen jährliche Zahlung einer bestimmten Summe.[3])

Das Verbot der flandrischen Tuche im hansischen Handel vermehrte die Tuchmanufaktur in Holland erheblich, machte sie

[1]) HR. 2. III n. 299, 613, HR. 3. I n. 226 § 6, 7, Hans. UB. VIII n. 794.

[2]) HR. 2. III n. 693 § 2, 694 § 8, 695 § 4, 6, IV n. 8—10, 12, 13, Hans. UB. VIII n. 69, 71 u. Anm. 1, 81, 85, 88, 89, 99, 114 § 4, 7, 8, 1259 § 1—3, 6, 7.

[3]) ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III S. 74, Hans. UB. VIII n. 144 u. Vorbemerkung.

an manchen Plätzen überhaupt erst lebensfähig. Die Hanse, die mit der holländischen Draperie als einer wichtigen Aushilfe damals rechnen mußte, sträubte sich nur gegen die Verarbeitung in Flandern gekaufter Wolle, hatte aber nichts dagegen, daß die Holländer aus Calais über Flandern Wolle bezogen.[1]) Ihre Verkehrsbeziehungen zu Calais wurden von den Holländern nach dem Vorgange Leidens seit 1446 verbessert und erweitert, da auch die Wollpreise dort gerade nicht hoch waren und durch das Privileg der Zollfreiheit zu Gravelingen für die Einfuhr englischer Wolle und Tuche, das der Herzog ihnen 1452 als Preis für ihre Hilfeleistung im Genter Krieg verlieh, gefördert.[2]) Der Aufschwung der holländischen Tuchindustrie hatte auch eine Vermehrung der Einfuhr von Waid aus Mitteldeutschland zur Folge; lübische Kaufleute brachten ihn aus Thüringen über Magdeburg, 1461 kamen einmal in einem Transport 242 Fässer Waid.[3])

Auch andere Nahrungszweige belebten sich oder wurden in dieser Zeit in holländischen Städten heimisch. Befand sich auch in Haarlem das wichtige Gewerbe der Brauerei anscheinend grade im Rückgang, so rief Middelburg 1448 und 1449 durch Verträge mit Unternehmern, denen es zu dem Zweck Geldunterstützungen gewährte, Braubetriebe ins Leben. Es organisierte 1456 ein Gewerbe der Seifensieder, um diesen unlängst dort aufgekommenen Erwerbszweig zu befördern und belegte die Einfuhr fremder Seife mit Zoll. Spanische Wolle scheint in dieser Zeit lebhaft eingeführt worden zu sein.[4]) Auch durch reichlichen Fremdenverkehr der Merchant Adventurers, der Kölner und anderer Hansen, auch südländischer Kaufleute zeichnete sich namentlich diese Stadt seit der Zeit der hansischen Sperre gegen Flandern aus.[5])

Die Wiederbelebung von Handel und Schiffahrt in den nördlichen Niederlanden erfolgte nach 1441 erst sehr allmählich. Das

---

[1]) HR. 2. IV n. 63 § 8, 18, 161 § 12, 196 § 12, 13.

[2]) Blok, Eene holl. Stad, II S. 306, 320, Hans. UB. VIII n. 151 Vorbemerkung; Verordnung Herzog Philipps 1452 über die Kontrolle der Amsterdamer Tuchindustrie vgl. bei van de Wall, Handvesten van Amsterdam S. 23f.

[3]) Lüb. UB. IX n. 82, 182, X n. 89, 114.

[4]) Enschedé, Invent. van Haarlem, I S. 25 n. 176, Stoppelaar, Invent. van Middelburg, n. 245, 250, 276, 314, 342.

[5]) Hans. UB. VIII n. 260, 392, 1043, 1183, IX n. 10 u. Anm. 4, Stoppelaar, Invent. van Middelburg, n. 322.

Land war materiell zu erschöpft durch Kriege und Teuerung. Ein größerer Aufschwung des Verkehrs der Holländer, besonders anscheinend durch den Sund, vollzog sich erst in dem Jahrzehnt von 1450—1460.[1]) Damals kam auch im holländischen Schiffsbau ein neuer, für die Zwecke eines gesteigerten Seeverkehrs geeigneterer Schiffstyp nach spanisch-französischem Vorbild, das Krawel, in Aufnahme. Besonders wuchs der holländische Zwischenverkehr in der Austauschbewegung zwischen der Ostsee und Westeuropa wieder. Er wurde befördert zunächst durch die hansische Sperre gegen Flandern, die den verbotenen Handel herausforderte. Auch der Ausbruch des inneren Kriegs in Preußen, der die Interessen und Kräfte Danzigs für länger als ein Jahrzehnt in stärkstem Maß fesselte, leistete der Ausbreitung des holländischen Verkehrs im Osten Vorschub. Die zeitweilige Feindschaft zwischen Danzig und Amsterdam trieb ihn in die Ordenshäfen Königsberg, Memel u. a. Die Holländer begannen sich in den östlichen Hansestädten wieder einzunisten, hielten dort Winterlage, suchten zum Binnenland direkte Verkehrsbeziehungen mit ihrem Hering und anderen Waren anzuknüpfen. Auch das Zerwürfnis zwischen England und Lübeck, das 1458 eine besonders große Schärfe erhielt, regte die Holländer wie schon der preußische Krieg an, auch einen Teil des Handels zwischen der Hanse und England, trotz des gerade nicht günstigen Verhältnisses zwischen Burgund und England, an sich zu ziehen. In den holländisch-hinterpommerschen Verkehrsbeziehungen, die vielleicht erst in den dreißiger Jahren unter König Erich von Pommern lebhafter geworden und nun wieder angeknüpft wurden, war ein Haupthandelsartikel das Bündelholz, das in der Umgegend von Kolberg und Rügenwalde gewonnen wurde. Beide Plätze suchten Ausfuhr und Verkauf desselben auf ihre Märkte und in den Händen ihrer Bürger zu konzentrieren. Auch Stolper standen in Verkehr mit Holland.[2])

Wie der holländischen Tuchindustrie so kam der neue Aufschwung des holländischen Ostseeverkehrs vor allem dem Herings- und Baiensalzgeschäft der Holländer zugute. Der holländische Hering, der nun bereits das Rheingebiet bis Basel hinauf beherrschte, kam seit

---

[1]) Vgl. auch die seeländische Chronik von Reygersberg, hg. von Boxhorn 1644, II S. 232f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 373, 437, 536, 949.

dieser Zeit auch als Importware nach dem Ostseegebiet immer entschiedener in Aufnahme, selbst im Versand über Hamburg und Lübeck. Ganz besonders aber war es das Baiensalzgeschäft, durch das die holländische Reederei und Kaufmannschaft namentlich seit dem Ausbruch des Krieges im Ordensland aufs kräftigste gefördert wurde. 1458 konnte Amsterdam dem Hochmeister erklären, daß seine gesamten Schiffer, Schiffsleute und Schiffe im Frühjahr in der Baienfahrt beschäftigt gewesen seien.[1]) Und das Privileg, das König Ludwig XI. von Frankreich den Holländern im Februar 1462, $1^1/_2$ Jahre eher als den Hansen, für ihren Verkehr in Frankreich erteilte, gab ihnen insbesondere an der westfranzösischen Küste größere Sicherheit.[2]) Andererseits sah die livländisch-lübische Kaufmannschaft, wenn sie ihr Salz früher als die Holländer nach Livland gebracht hatte, besorgt dem Preissturz entgegen, den das Erscheinen der holländischen Salzflotte nach sich zu ziehen pflegte. Über ein Nichterscheinen der Holländer aber freuten sich auch diejenigen hansischen Kaufleute, die in Livland Asche, Holz und andere Landesprodukte einkauften, denn sonst trieb die Nachfrage der Holländer darnach die Preise derselben in die Höhe.[3])

Auch ihre Beziehungen zum skandinavischen Norden wußten die Holländer nach 1441 weiter günstig zu gestalten. König Christof gab, vielleicht auf das Drängen der gegen die Hansen sehr erbitterten Norweger einer Anzahl holländischer Städte Privilegien und damit die rechtlichen Grundlagen für ihren Verkehr nach Norwegen, am 24. August 1443 Amsterdam, am 2. Oktober Zierixee, am 22. November Briel und Schiedam und ein Jahr später am 1. Dezember 1444 Hoorn.[4]) Die im Kopenhagener Frieden 1441 den Holländern zur Vorbedingung für die Bestätigung ihrer dänischen Privilegien gemachte Zahlung von 5000 Gulden erzwang König Christof, als die Holländer sie von Jahr zu Jahr verzögerten, durch eine ähnliche Gewaltmaßregel, wie sie von Danzig zu ähnlichem Zweck 1443 gegen sie angewendet worden war. Im Juli 1447 ließ er

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 739, vgl. 316.

[2]) Hans. UB. IX S. 16 Anm. 2.

[3]) Vgl. Stein, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg von 1458 und 1461, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898, S. 90, 95, 99, 101, 104.

[4]) Christensen, Unionskongerne S. 153, 65 Anm. 3, 97 Anm. 3, 98 Anm. 1, wo noch hinzuweisen gewesen wäre auf Alkemade u. v. d. Schelling, Beschrivinge van den Briel, 1729, II S. 69, vgl. I S. 186.

bei Kopenhagen 24 holländische Schiffe anhalten und einen Teil ihrer Ladung zur Befriedigung seiner Forderungen wegnehmen. Schon am 23. November empfing er daraufhin durch eine holländische Gesandtschaft das Geld und bestätigte nun auch anstandslos die holländischen Privilegien in seinen Reichen für ewige Zeit.[1]) Es war hiermit sicher trotz seines gerade sehr gespannten Verhältnisses zu Lübeck vom König kein Vorstoß gegen die Hanse beabsichtigt, aber Tatsache war es gleichwohl, daß nunmehr durch die Gewährung fester Grundlagen für ihren Verkehr im Norden die Holländer in dieser alten Domäne der wendischen Städte eine gesicherte Stellung für ihren kommerziellen und politischen Wettbewerb mit diesen gewonnen hatten.

Zu dem neuen Beherrscher von Dänemark und Norwegen, Christian I., erlangten sie aber charakteristischerweise seit dem Eintritt einer Spannung zwischen ihm und Lübeck Fühlung. Am 7. September 1452 bestätigte er Amsterdam den Genuß seiner bisherigen Privilegien in beiden Reichen,[2]) und am 29. November 1454 erteilte er allgemein den Angehörigen der nördlichen Niederlande, früher noch als den Hansen, Geleit für seine beiden Reiche, ausgenommen die norwegischen Schatzlande. Sie sollten im Sund nicht über den üblichen Zoll hinaus beschwert und angehalten werden, außer wenn der König ihrer Schiffe, Schiffsleute und Waren für seine Zwecke bedürfe, wofür aber sofort angemessene Bezahlung geleistet werden sollte.[3]) Als König Christian I. 1457 auch die schwedische Krone erhielt und Amsterdam ihn auch um die Bekräftigung der Rechtsgrundlagen seines Verkehrs mit Schweden bat, vollzog er dieselbe am 24. Dezember 1458 in der Form einer allgemeinen Bestätigung der Amsterdamer Privilegien für alle 3 Reiche, jedoch mit der nicht unwesentlichen Klausel, daß sie den Privilegien seiner eignen Untertanen nicht nachteilig seien.[4]) An der Herstellung dieser guten Beziehungen zwischen Holland und den nordischen Herrschern auf politisch-kommerziellem Gebiet hatte anscheinend ein Amsterdamer, Reyner Anderssen, hervorragenden Anteil. Er war 1440, im Moment der ersten beiderseitigen

---

[1]) Christensen, Unionskongerné, S. 153 ff.
[2]) Hans. UB. VIII n. 182, vgl. n. 136 u. Anm. 4, 177.
[3]) Hans. UB. VIII n. 377.
[4]) Hans. UB. VIII n. 753.

Anknüpfung, Gesandter Hollands bei König Christof gewesen, 1453 Schöffe von Amsterdam und überwies Ende 1458 und Anfang 1459 König Christian verschiedene bedeutende Zahlungen, vermutlich für die jüngst erlangten Privilegien.[1])

Nach dem Tode des mit Lübeck befreundeten Herzogs Adolf von Schleswig kam durch den Übergang der Herrschaft über Schleswig und Holstein an König Christian 1460 auch die zweite wichtigste Verbindungsstraße zwischen Ost- und Nordsee, die über den Süden der jütischen Halbinsel führte, unter dänische Herrschaft.

Wieder war Amsterdam schnell auf dem Platz, um für seinen Verkehr nach der Ostsee aus den veränderten günstigeren Verhältnissen Vorteil zu ziehen. Denn am 8. Dezember 1461 erwarb es von König Christian ein Privileg für seinen Verkehr quer durch die Halbinsel von Husum nach Schleswig und Flensburg und einen besonderen Zolltarif dafür. Daß diese neue Verkehrsrichtung nicht unbenutzt blieb, zeigt das Emporblühen Husums in den sechziger Jahren.[2]) So war neben der alten großen Landstraße von Hamburg nach Lübeck, die von diesen beiden Städten kontrolliert wurde, eine neue Überlandverbindung zwischen der Ost- und Nordsee, die unabhängig von irgendwelchen Hansestädten war, geschaffen, und für diese besaß der Verkehr der Amsterdamer feste Rechtsgrundlagen. So waren die Holländer mit Erfolg namentlich nach 1450 bestrebt, aus jeder Störung der Beziehungen der Hansestädte zu irgendeiner Macht für ihren eigenen Handel und Verkehr die möglichsten Vorteile zu ziehen.

Auch jetzt waren die Sitze dieser neubelebten kommerziellen Bewegung durchaus die nordholländischen und seeländischen Gemeinwesen. Dagegen suchte Dordrecht seine Bedeutung als Brennpunkt des holländischen Handels immer mehr nur durch seinen mächtig ausgedehnten Stapelzwang zu behaupten, den es auf das Stapelprivileg von 1355 stützte, wonach alle Güter, die Rhein, Maas, Waal, Yssel, Lek und Merwede hinauf oder herabkämen, dort stapelpflichtig sein sollten. Aber dadurch trieb es mehr und mehr die oberländischen, die westfälischen, rheinischen und besonders

---

[1]) Hans. UB. VIII S. 468 Anm. 5, Christensen, Unionskongerne, S. 224 Anm. 4, ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III S. 382.

[2]) Hans. UB. VIII n. 1093, 1094, S. 657 Anm. 1, Christensen Unionskongerne S. 350 ff.

kölnischen Kaufleute nach andern Plätzen, namentlich Antwerpen, wo ihrem Verkehr über See solche Schranken nicht entgegenstanden. Feindlich stieß es in den vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts mit den nordholländischen Städten zusammen, als diese die Freiheit der Ysselfahrt durchsetzen wollten. Daraufhin verfügte Herzog Philipp dieselbe 1446 für die nächsten fünf Jahre. Und als Dordrecht dann abermals sein Stapelrecht auf den Ysselverkehr auszudehnen versuchte, traf er 1453 Bestimmungen, die ein Kompromiß zwischen beiden Parteien waren, und deren Giltigkeit fünf Jahre später von ihm für unbestimmte Zeit verlängert wurde.[1])

Das politische Verhältnis zwischen den wendischen Städten und Holland nach 1451 zeigte, daß beide Teile willens waren, miteinander in Frieden auszukommen. Für den Zoll zu Gouda und Gervliet bewilligten der Herzog, die holländische Regierung und die Zöllner dem hansischen Kontor 1455 neue Tarife.[2]) Ein Zusammenstoß zwischen Lübeck und Holland, weil die gegen England ausgesandten lübischen Auslieger im Juni 1452 holländische Schiffe nach englischen Waren durchsucht und dabei Angehörige von Amsterdam, Enkhuyzen, Veere, Middelburg und Zierixee geschädigt hatten, wurde vermieden, da Lübeck Ersatz leistete.[3]) Die im Vertrag von 1451 festgesetzten Verhandlungen konnten Pfingsten 1454 nicht in Kampen stattfinden, wahrscheinlich weil die wendischen Städte durch die Streitigkeiten zwischen Lübeck und Graf Gerd von Oldenburg an der Besendung verhindert wurden. Als sie ein Jahr darauf an derselben Stätte abgehalten wurden, kam man nicht einmal bis zur Erörterung der Streitpunkte. Beide Teile blieben an Äußerlichkeiten haften, scheuten sich, jenen auf den Grund zu gehen, und brachen die Verhandlungen schließlich kurz ab. Aber der Stillstand wurde dadurch nicht beeinträchtigt.[4])

Auch der Zusammenstoß zwischen Holland und Danzig im Zusammenhang mit dem Ordenskrieg zog weitere Kreise nicht in

---

[1]) van Rijswijk, Geschied. van het Dordtsche Stapelrecht, S. 37ff, 55ff, Hans. UB. VIII S. 175 Anm. 8.

[2]) Hans. UB. VIII n. 382—385, 431.

[3]) Hans. UB. VIII n. 155 u. Vorbemerkg. u. Anm. 3, 227, 245 u. Vorbemerkg., 265, 274, 313, 411, HR. 2. IV n. 152, 161 § 8.

[4]) HR. 2. V n. 329 § 5, IV n. 353, 354, Hans. UB. VIII n. 352 Vorbem., 402 Vorbem., S. 284 Anm. 1.

Mitleidenschaft.[1]) Gefährlicher schien für den hansischen Verkehr die sehr scharfe Auseinandersetzung, die zwischen Amsterdam und Hamburg über den von diesem in Anspruch genommenen Getreidestapel eintrat, denn 1460 ließ Hamburg holländische Schiffe aufgreifen, die mit Umgehung desselben Getreide aus dem Elbgebiet ausführen wollten. Holland und die burgundische Regierung protestierten dagegen als eine Verletzung des Kopenhagener Vertrags, Amsterdam arrestierte dort weilende Hamburger und ihre Güter. Vergeblich setzte Hamburg auseinander, daß seine Forderung keine Neuerung sei, daß das Verbot der Umgehung seines Getreidestapels jährlich in seiner Bursprache verkündet werde, daß es seit Menschengedenken Hoheitsrechte und Schirmvogtei auf der Elbe ausgeübt, seine Festen und Schlösser längs des Stroms und seinen Zoll auf demselben habe.[2]) Als es aber Schiffe gegen die Holländer auf die Elbe sandte, die Holländer bei sich festnahm, in Kirchen und Klöstern gefangen setzte und von Lübeck ein gleiches Vorgehen verlangte, lenkte Amsterdam ein. Im Oktober 1460 hoben beide Teile die gegenseitig verfügten Maßregeln wieder auf. Denn die Verbindung mit Hamburg war gerade in diesen Jahren, da die nach Danzig ihm verschlossen war, für Amsterdam von um so größerer Bedeutung. Die in Hamburg zur Fahrt nach dem Westen mit Gütern bereit liegende Handelsflotte konnte zur Freude Amsterdams nun aussegeln.[3]) Auch im folgenden Jahr, als Amsterdam den Streit wieder aufnahm, wurde es schnell durch ein abermaliges energisches Vorgehen Hamburgs zum Frieden genötigt und rief Lübeck um seine Vermittelung und guten Dienste zur Aufrechterhaltung des freien Handelsverkehrs zwischen Amsterdam und Hamburg an.[4]) Die starke und schnelle Gereiztheit zwischen beiden Städten ist ein Beweis für die Fülle gegenseitiger Beziehungen und demgemäß vorhandener Reibungsflächen.

Inzwischen war bereits die Frage nach einer abermaligen Verlängerung des Stillstandes an die wendischen Städte und Holland herangetreten. Lübeck, mit England verfeindet und daher um so mehr von dem Wunsch beseelt, die günstigen Beziehungen der Hanse

---

[1]) Näheres vgl. in diesem Buch, III, 1. Kap.

[2]) Hans. UB. VIII n. 957, 974, HR. 2. V n. 14, VII S. 108 § 27.

[3]) HR. 2. V S. 1, n. 15—22, VII S. 109 § 29, Hans. UB. VIII S. 586 Anm. 4.

[4]) Hans. UB. VIII n. 1077, 1085, 1090, 1104.

zu den Niederlanden und Burgund zu bewahren, hatte schon im Sommer 1460 das Kontor mit der Verlängerung des Stillstandes um weitere zehn Jahre beauftragt. Diese Lage war auch den Holländern nicht unbekannt. Noch im Frühjahr 1461 wechselten beide Teile Klageschriften gegen einander aus, und als es endlich am 8. Mai 1461 in Brügge, vielleicht durch das vermittelnde Eingreifen von Kölnern, zu einer abermals zehnjährigen Stillstandsverlängerung kam, befand sich das Kontor auch in anderer Weise in Zwangslage. Denn gerade hatten von Brügge die hansischen Kaufleute ihre Güter nach Holland zu Spedition nach dem Osten gesandt. Außerdem stand die Ankunft großer hansischer Warenmengen aus dem Osten, besonders aus Livland, auch in Holland bevor, und Weisungen, diese anderswohin zu führen, konnten nicht mehr ergehen.[1] Unterm Datum des 29. Mai wurde der Vertrag vom Herzog und von den wendischen Städten ratifiziert.

Auch jetzt nahm die Hanse daraus sofort Anlaß, durch den Hansetag zu Lübeck im Juni 1461 ihren Mitgliedern eine ganze Anzahl von Satzungen ihres Handelssystems in Erinnerung zu bringen, deren konsequente Durchführung die Ausbreitung des holländischen Verkehrs in Schranken halten mußte. Auch die Ordonnanz über die Stapelpflicht der Tuche von Leiden, Amsterdam und Schiedam in Brügge wurde erneuert.[2] Beschlossen wurde ferner insbesondere ein Verbot der Befrachtung der Holländer nach Livland, eine alte Lieblingsidee Lübecks, deren Ausführung bisher immer in erster Linie am Widerstand der livländischen Städte selbst gescheitert war. Auch diesmal protestierten Riga und Reval entschieden gegen das Verbot, wenn es nicht auch auf Preußen ausgedehnt werde. Und auch das Brügger Kontor unterließ die Verkündigung desselben, wie es Lübeck erklärte, weil aus Preußen jetzt wegen des Krieges dort und wegen des Unfriedens zwischen Danzig und Amsterdam keine Schiffe nach dem Westen kämen, der hansische Kaufmann im Westen daher notgedrungen holländische und andere nichthansische Schiffe befrachten müsse, was er nicht tun würde, wenn er hansische genug bekommen könnte. Zutreffender nannte es das Kontor bald darauf eine alte Gewohnheit der Hansen,

[1]) HR. 2. V n. 8, 10, 13, 67, 68 § 2, 69, 73, 74, Hans. UB. VIII S. 660 Anm. 4, n. 1102 § 1, 3.

[2]) HR. 2. V n. 121 § 5.

im Verkehr aus der Baie nach dem Osten außer hansischen, wenn solche nicht hinreichend vorhanden, auch nichthansische Schiffe zu befrachten.[1]) So unterblieb die Ausführung des Verbots auch jetzt.

In ihren Einladungsschreiben zum Hansetag hatten die wendischen Städte im Frühjahr 1461 betont, daß die Holländer zurzeit mehr Handel und Geschäftsbetrieb hätten, als die hansischen Kaufleute. Und Dorpat hatte im Mai den bevorstehenden Hansetag brieflich ersucht, der Verdrängung der hansischen Kaufleute durch die Holländer und Seeländer, die Nürnberger und andere Nichthansen entgegenzutreten.[2]) Zwar war die Äußerung der wendischen Städte wohl übertrieben. Aber der Aufschwung des holländischen Handels seit der Zeit der hansischen Verkehrssperre gegen Flandern, verglichen mit der Zeit seines Darniederliegens zwischen 1440 und 1450, war sicher auffallend und konnte zu Besorgnissen innerhalb der Hanse Anlaß geben. Mit diesen Eindrücken traten die wendischen Städte in die neue zehnjährige Stillstandsperiode ein; sie mußten gewärtig sein, sich auch weiterhin einem Zunehmen des holländischen Verkehrs gegenüber zu sehen.

---

3. Fortschritte und Veränderungen im hansischen Verkehr mit Frankreich und Südwesteuropa.

Die bedeutende Zunahme des Seeverkehrs der östlichen Hansestädte, voran der wendischen, nach Brügge, in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts bewirkte, daß auch wie die italienischen so die Kaufleute und Schiffer der verschiedenen Landschaften und Häfen Westfrankreichs und der Pyrenäischen Halbinsel Brügge den Vorzug vor den Messen der Champagne gaben und einen Seeverkehr dorthin entwickelten. Eine Straße der Fremden aus Bajonne ist in Brügge 1284 zuerst nachzuweisen, derjenigen aus Spanien, d. h. dem Königreich Kastilien im selben Jahr, aus Gascogne und Bordeaux 1292, aus Portugal 1308, aus Bilbao 1344.[3]) Auch für die Bretonen,

[1]) HR. 2. V n. 101 § 10, 121 § 5, 141, 224. Vgl. im dritten Buch, II, 1. Kap.

[2]) HR. 2. V n. 70, 87.

[3]) Hans. UB. III S. 474 Anm., vgl. oben S. 14.

so dürftig ihre eigene Handelstätigkeit auch noch länger als ein Jahrhundert blieb, war doch Brügge der Zentralpunkt, wo sie ihren Wein, Kanevas, d. i. eine Art Segeltuch, und Salz absetzten.[1])

Außerhalb dieses Gebiets zwischen der Pyrenäischen Halbinsel, den Niederlanden und England aber hatte sich der Seeverkehr der anwohnenden Völker an der Westküste Frankreichs Zwischenstationen geschaffen, die die Umschlagsplätze ihres Handels miteinander waren, ehe die direkten durchgehenden Verkehrsverbindungen zwischen dem Süden und Norden dieses Gebiets üblich wurden, ähnlich wie Schonen lange Zeit das Vermittlungsgebiet war, auf dessen Boden die Anwohner der Nordsee und Ostsee gegeneinander ihre Waren austauschten. Hier war es die Insel Oléron mit den benachbarten Festlandshäfen La Rochelle und Brouage in Poitou. Der Wein und das Salz dieser Gegend zogen die Kaufleute von allen Seiten an und waren die Grundlage für einen daran sich anschließenden Umschlagsverkehr allgemeineren Charakters. Seit spätestens dem 13. Jahrhundert besaßen namentlich die Spanier immer größer werdende Verkehrsbeziehungen zu La Rochelle. Hier reichten sie sich zuerst mit den Flämingern die Hand. Es kennzeichnet die eigentümliche Rolle, die in der älteren Periode dieses westeuropäischen Seeverkehrs, im 13. und einem Teil des 14. Jahrhunderts die Insel Oléron und ihre Umgebung spielte, daß die seerechtlichen Bestimmungen, die dort entstanden oder doch gehandhabt und im 13. Jahrhundert aufgezeichnet sind, von zahlreichen andern Völkern übernommen wurden; in England noch im 13. Jahrhundert, in der ersten Hälfte des folgenden in Spanien und in Flandern von dem wichtigsten damaligen Seegerichtshof des Landes zu Damme und unbekannt zu welcher Zeit auch von Portugal und Schottland, von letzterem jedoch wahrscheinlich wie auch von der Hanse erst durch Vermittlung des Seegerichtshofs zu Damme.[2])

Viel mochten die Pilgerfahrten aus dem nördlichen Europa nach St. Jago di Compostella zur Anknüpfung kommerzieller Verbindungen beigetragen haben, auch in den späteren Jahrhunderten des Mittelalters waren sie selbst für den hansischen Verkehr mit der Pyrenäischen Halbinsel nicht ohne jede Bedeutung.

---

[1]) Hans. UB. VI n. 291 § 2, Libell of englishe Policye, S. 71.

[2]) Vgl. Wagner, Handbuch des Seerechts, I S. 43f.

Die politischen Verhältnisse dieses westeuropäischen Verkehrsgebiets, in dem Spanier, Portugiesen, Westfranzosen, Bretagner, Engländer und Fläminger miteinander Handel trieben, erhielten, wie die kommerziellen, ihr Gepräge durch den jeweiligen Stand des Ringens zwischen England und Frankreich um die Vorherrschaft in Westeuropa. Mit der Erwerbung der großen westfranzösischen Landschaften Guienne, Gascogne und Poitou durch England 1152 hatte dieser Kampf begonnen; oft durch längere oder kürzere Stillstandspausen unterbrochen, zog er sich durch die Jahrhunderte hin, und der endgiltige Verlust dieser Gebiete an Frankreich 1452 bedeutete in ihm nur einen Abschnitt. Zwar Gascogne und Guienne behaupteten die Engländer die drei Jahrhunderte hindurch. Bajonne und Bordeaux waren die Hauptstützpunkte ihrer Herrschaft dort nicht bloß militärisch, sondern auch kulturell und kommerziell. Ein großer Weinhandel verband diese Landschaften mit England und Flandern. Bordeaux galt in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Hansen wie Calais geradezu als eine englische Kolonie, ein Stück englischen Volkstums im fremden Land,[1]) und nur widerstrebend nahm Bordeaux 1452 die französische Herrschaft an. Häufiger hingegen wechselten Poitou und sein Haupthafenplatz La Rochelle den Herrn, bis diese Stadt 1372 durch das Zusammenwirken einer spanischen Hilfsflotte und eines französischen Landheeres dauernd in die Hand der Franzosen fiel. Eine englische Entsatzflotte wurde vor dem Hafen durch die Spanier vernichtet.

Jedoch das ausgedehnte Piratenunwesen, das der fortdauernde Kriegszustand im Westen großzog, war ein schweres Hindernis für den Verkehr. Die Räuber machten sich kein Gewissen daraus, die Schiffe und Flotten der Neutralen anzufallen, namentlich, wenn sie mit dem Feinde Verkehr unterhielten. Aber die französischen Piraten aus der Normandie und Picardie, im 15. Jahrhundert auch aus der Bretagne, waren wegen ihrer Wildheit besonders gefürchtet. So mußten sich die Neutralen hindurchzuwinden suchen, so gut es ging, oder die Neutralität aufgeben und einem der kriegführenden Teile sich anschließen. Die Portugiesen konnten wegen der offenbaren Geringfügigkeit ihres Handels ersteres durchführen. Sie gaben ihren Verkehr nach Flandern nicht auf und unterhielten andererseits enge kommerzielle und politische Freundschaft mit England,

[1]) HR. 2. II n. 221 § 8.

wohin sie Südfrüchte, Landbauprodukte, Felle und Salz einführten.[1]) Anders die Spanier. Durch die Bündnisse mit Frankreich 1368 und 1380, in denen Kastilien diesem auf Verlangen Kriegshilfe zur See versprach,[2]) zerschnitt es das politische und kommerzielle Band, durch das es bisher mit England verknüpft war. Das Büchlein von der englischen Staatsklugheit weiß von einem Handel der Spanier nach England nichts zu sagen. Um so mehr suchten sie ihren Handel mit La Rochelle und Brügge zu fördern. Südfrüchte, Sevillaöl, weiße kastilische Seife, sehr geschätzte Ziegen- und Lammfelle, Quecksilber, Schwefel und Eisen, das in Menge in dem kantabrischen Gebirge gewonnen und besonders im Schiffbau bevorzugt wurde, grobes Wolltuch, vor allem aber Wolle selbst waren ihre Handelsartikel.[3]) Die Wolle war zwar an Güte der englischen nicht gleichwertig, begann ihr aber in deren Hauptabsatzgebiet, in Flandern, wegen ihrer Billigkeit eine wachsende Konkurrenz zu machen.

England seinerseits, das unter König Eduard III. und auch noch in den folgenden Jahrzehnten eine stattliche Seemacht besaß, arbeitete ein halbes Jahrhundert lang daran, durch eine Reihe von Gewaltakten zugunsten seines Wollhandels den spanischen Verkehr von Flandern abzuschrecken und diesen und den flämischen Verkehr mit dem ihm verloren gegangenen Poitou und La Rochelle ebenfalls zu vernichten. Es nahm die politischen Verhältnisse zum Vorwand für den Versuch, bestimmte handelspolitische Absichten durchzuführen. Nachdem am 4. November 1348 die Spanier für ihren Verkehr in Flandern ein wertvolles Privileg erhalten hatten, verlegte schon 1350 eine große englische Kriegsflotte unter König Eduards III. eigener Führung bei Winchelsea der spanischen Handelsflotte, die auf der Heimfahrt von Sluys begriffen war, den Weg und nahm von 40 meist mit Tuch beladenen Schiffen 14 weg.[4]) 1371 warf sich ein englisches Geschwader, das deswegen in die westlichen Gewässer entsandt war, auf die nichtsahnend in der Baie, dem Hafen von Bourgneuf, liegende flämische Flotte, die mit Wein und Salz auf der Heimkehr von Rochelle sich befand, und

[1]) Libell of englishe Policye, S. 70f.

[2]) Schirrmacher, Gesch. Spaniens, V S. 494, VI S. 33.

[3]) Libell etc. S. 68ff., Schanz, Englische Handelspolitik, I S. 270 Anm. 7.

[4]) Finot, Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au moyen age, S. 62ff., vgl. 50ff.

erbeutete alle 25 Schiffe derselben. Wieder 1387 überfiel eine englische Flotte vor der Themsemündung eine von Rochelle kommende flämische Flotte und nahm sie weg. 1399 machte eine englische Flotte einen Anfall auf eine spanische Weinflotte, die nach Sluys wollte, und auch 1404 legte sich bei Calais ein englisches Geschwader einer spanischen Weinflotte in den Weg und schädigte sie um 17 Schiffe.[1])

Der Verkehr der Spanier nach Flandern, der Fläminger nach Westfrankreich wurde durch die Gewalttaten der Engländer zwar wohl beschränkt, aber nicht unterdrückt. Doch wurde der flämische namentlich nach den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts immer geringfügiger. Der spanische dagegen nahm unter dem Zusammenwirken verschiedener günstiger Umstände einen großen Aufschwung. Besonders hob sich die Einfuhr spanischer Wolle nach Flandern bedeutend, seitdem Burgund und England einander seit 1428 zunächst wirtschaftspolitisch und seit 1435 auch politisch mit schnell zunehmender Schärfe zu bekämpfen begannen. Zudem wurde die spanische Wolle durch die Einführung englischer Glocesterschafe in die spanische Schafzucht um 1437 verbessert und damit der englischen gegenüber noch konkurrenzfähiger.[2]) Immer mehr wurde sie und in zweiter Linie Eisen die Grundlage des spanisch-flandrischen Geschäfts.[3]) Gerade mit Bezug auf den Wollhandel verglich das Büchlein von der englischen Staatsklugheit um 1436 schon Spanien und Flandern Brüdern, die ohne einander nicht leben können, denn Spanien müsse seine Wolle dort absetzen, Flanderns Volkswirtschaft aber sei auf diese angewiesen. Und 1455 erklärte Flandern dem Herzog von Burgund, daß unter den spanischen Handelsartikeln Wolle der weitaus wichtigste sei und eine ganze Reihe flandrischer Städte ihr Tuch aus spanischer Wolle verfertige.[4])

Der Verkehr der Spanier nach Rochelle und Sluys und zurück erfolgte, wie auch bei den andern im Westen verkehrenden Nationen, wegen der fast dauernden Bedrohung der Seefahrt durch die kriegführenden Mächte und die Piraten in Flotten. Die Zeiten der

---

[1]) Finot a. a. O. S. 111 ff., 133 f., 138 f.

[2]) Schulte, Der mittelalterliche Handel zwischen Westdeutschland und Italien, I S. 676.

[3]) Hans. UB. VI n. 821, HR. 2. I n. 317, 478.

[4]) Libell of englishe Policye, S. 69, HR. 2. IV n. 444 § 4.

Ankunft und Abfahrt dieser in Sluys scheinen vorzugsweise die Sommermonate gewesen zu sein, so daß die eine die andere ablöste. So waren 1429 im Juni viele spanische Schiffe mit Wolle und Eisen auf der Fahrt nach Flandern, 1459 wurde im August die Ankunft der spanischen Flotte in Brügge erwartet. Im Januar des folgenden Jahres befand sich diese noch in Sluys. Dagegen kam 1433 erst etwa Anfang Dezember eine große spanische Flotte mit Eisen und Wolle in das Zwijn. Im Jahre 1435 lag im Juli, 1443 und 1446 im August die spanische Flotte segelfertig zur Rückfahrt im Zwijn bereit.[1]) Die spanische Nation in Brügge, deren Versammlungsort das dortige Augustiner Eremitenkloster war, vereinigte im 15. Jahrhundert in sich die fünf Gruppen der Angehörigen Galiciens, Asturiens, Biskajas, des Baskenlandes und Altkastiliens, jede mit einem Konsul an der Spitze.[2])

Spanier, Fläminger und Engländer waren die Hauptrivalen, mit denen der hansische Seehandel zu tun hatte, als er noch im 13. Jahrhundert den Spuren der Fläminger folgend nach den westlichen Gestaden Europas, zunächst natürlich dem damaligen Umschlagsgebiet dieser Gegenden, Rochelle-Oléron-Brouage, geführt wurde. Schon das ältre hamburgische Schiffsrecht vom Jahre 1292 erwähnt als südlichsten Punkt des hamburgischen Seeverkehrs La Rochelle und als Güter, die er von dort einführte, Wein und Salz.[3]) Das ihm nachgebildete lübeckische Schiffsrecht nennt nur Wein aus La Rochelle, denn sein Salz bezog Lübeck noch ausschließlich von der Lüneburger Saline.[4]) Dreiviertel Jahrhundert lang sind dann die Spuren des hansischen Verkehrs nach diesen Gegenden noch äußerst dürftig, wurden wohl nur sehr gelegentlich Fahrten von Hansen dorthin unternommen. Erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts nahm er an Ausdehnung und Lebhaftigkeit mächtig zu.

Dies hing in erster Linie damit zusammen, daß damals ein neuer Artikel im hansischen Handel aufkam, der den Schwung der

---

[1]) Hans. UB. VI n. 821; HR. 2. IV n. 710; Hans. UB. VIII n. 871; HR. 2. I n. 317; n. 439, III n. 259, Lüb. UB. VIII n. 159.

[2]) Häbler, Der hansisch-spanische Konflikt von 1419 etc., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 63 Anm. 1., 79.

[3]) Kiesselbach, Grundlage und Bestandteile des ältesten hamburgischen Schiffrechts, in Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 49, 59, 88 § 9, 90 § 16.

[4]) Lüb. UB. II n. 105 Art. 10.

Handelsbewegung namentlich zwischen dem Westen und Osten, den Unternehmungsgeist und die Spekulationslust der hansischen Kaufleute ganz bedeutend anregte, der das atlantische Gestade Westeuropas in enge kommerzielle Wechselbeziehungen zum Ostseegebiet, namentlich dem Osten desselben, setzte, das Baiensalz. Die Baie, das ist die Meeresbucht mit dem Hafen Bourgneuf im Hintergrund, bei dem sich große Salzläger befanden, politisch der südlichste Teil von Bretagne südlich der Loire,[1]) wurde erst nach der Mitte des 14. Jahrhunderts um ihres Salzes willen für über ein Jahrhundert der Hauptanziehungspunkt des hansischen Verkehrs an der französischen Westküste. Im Anschluß an den Handel mit dem Baiensalz entwickelte sich dieser Platz, der vorher so wenig wie sein Salz irgendeine Rolle im Verkehrsleben gespielt hatte, zu einem allgemeineren Umschlagsplatz. Die Baie war als Verkehrsplatz sicherer als Brouage in dem damals besonders heftig von den Engländern und Franzosen umstrittenen Poitou und auch weniger weit von Brügge entfernt. Oléron und Brouage und das dortige Salz traten stark in den Hintergrund. Erst in der letzten Hälfte des 15. Jahrhunderts begann das Salz von Brouage in der Einfuhr nach dem hansischen Osten wieder eine wachsende Rolle zu spielen.[2]) Die Bretonen selbst nutzten das Baiensalz durch selbständigen Vertrieb wohl gerade so wenig aus, wie die Dänen den Hering im Sunde. Wie diese den Fisch für gewöhnlich nur fingen und an die nach Schonen kommenden Fremden verkauften, so setzten auch die Bretonen ihr Salz an die alljährlich zum Aufkauf desselben in der Baie erscheinenden Fremden, vor allem an die hansischen ab. Erst nach der Mitte des 15. Jahrhunderts machte Bretagne unter Herzog Franz II. in kommerzieller Hinsicht nicht unerhebliche Fortschritte.

Das unleugbar starke Anwachsen der Fischerei und des Fischhandels auf Schonen nach der Mitte des 14. Jahrhunderts, das einen starken Verbrauch des Lüneburger Salzes dort nach sich zog,

---

[1]) Vgl. Hans. UB. VI n. 629, VIII n. 129, HR. 2. VII n. 239; vgl. über die Örtlichkeit eingehend jetzt Agats, Der hansische Baienhandel, S. 3 ff.

[2]) Einfuhr desselben nach Reval 1422 Hans. UB. VI n. 500, vgl. Anm. 1 u. n. 443, nach Danzig vgl. Lauffer, Danzigs Schiffs- u. Warenverkehr am Ende des 15. Jahrh., i. Zeitschr. d. westpreuß. Gesch.-Vereins 33, Tabellen: 1474 aus Brouage 22 Hundert, aus der Baie 528 Hundert, 1475 entsprechend 109½ u. 9½, 1476 74 u. 95 Hundert.

scheint in Preußen und Livland einen gewissen Salzmangel zur Folge gehabt zu haben. Beide Länder machten damals große Fortschritte unter der segensreichen Regierung des Hochmeisters Winrich von Kniprode in der Erzeugung und im Verbrauch von Waren. Da sie dem Handel und der Schiffahrt vorwiegend Massengüter boten, wurden solche auch von den Schiffern im Westen bevorzugt. Das französische Seesalz war zwar nicht so fein als das lüneburgische und eignete sich zum Einsalzen der Heringe nicht so gut, aber es war billiger trotz des langen Transportweges und der Fracht, die wohl häufig nur wenig hinter dem Einkaufspreis des Salzes zurückblieb. Schließlich aber hatten Preußen und Livland bei ihrer wachsenden kommerziellen Bedeutung ein leicht erklärliches Interesse daran, die Handels- und Schiffahrtsvorherrschaft Lübecks zu vermindern, namentlich in einem so unentbehrlichen Artikel wie Salz, für das sie bisher vollständig auf Lübeck und Wismar, die beiden Exporthäfen des Lüneburger Salzes in damaliger Zeit, angewiesen waren. Aus diesen Gründen erklärten sich die Entstehung und der schnelle Aufschwung des Baiensalzhandels der Preußen und Livländer. Von vorn herein war die Reederei und Kaufmannschaft der süderseeischen Städte, die wie namentlich Kampen von alters ausgedehnte Verkehrsbeziehungen zur Ostsee besaßen, an diesem Geschäft stark beteiligt.[1]) Und wenn auch nach hansischer Verfügung nur hansische Schiffe in diesem Handelszweig verwendet werden sollten, so war es doch von Anfang an wohl Gewohnheit und blieb es auch später, wenn im Westen nicht genügend hansische vorhanden waren, auch nichthansische, flämische und besonders holländische Schiffe mitzuverwenden, ein Brauch, der namentlich die holländische Reederei in großem Maße förderte.[2])

In den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts scheint dann auch die Beteiligung der wendischen Kaufmannschaft und Reederei, besonders von Wismar und Lübeck, am Baienhandel zugenommen zu haben. Durch den Krieg der wendischen Städte mit dem Norden 1426—1435 wurde sie weiter vermehrt. Unter 36 Schiffen der hansischen Baienflotte, die von König Erich 1427 im Sunde

---

[1]) Vgl. die große Zahl niederländischer Schiffsnamen in den Revaler Zollbüchern, Stieda, Hans. Gesch. Qu. V.

[2]) HR. 2. V n. 224, vgl. HR. 1. VII n. 795, Hans. UB. VI n. 661, 716, 1084, HR. 2. I n. 525, III n. 532, 535, V n. 251, 264, Hans. UB. IX S. 663 Anm. 4.

weggenommen wurden, befanden sich 12 aus Wismar. Von der Baienflotte von 34 Schiffen im Jahre 1438 waren 23 preußische und livländische und 11 wendische. Unter den 1449 von den Engländern in der Baienflotte genommenen 50 hansischen Fahrzeugen waren 16 aus Lübeck und 2 aus Wismar neben 14 aus Danzig. Im Jahre 1458 nahmen die Engländer eine lübische Baienflotte von 18 Schiffen.[1])

Zugleich machten in den zwanziger und dreißiger Jahren des 15. Jahrhunderts die Holländer unter dem Einfluß der Sundsperre der wendischen Städte und der Salznot im Osten, die zum Blockadebruch reizte, den Schritt von Frachtfahrern der hansischen Kaufleute, die sie bisher im Salzgeschäfte gewesen waren, zu Händlern mit dem Baiensalz.[2]) Und als vollends 1454 der Krieg in Preußen ausbrach, die Verfeindung Danzigs mit Dänemark und Amsterdam den Verkehr seiner Bürger nach dem Westen stark verminderte, nahm der selbständige Handel der Holländer mit Baiensalz nach der Ostsee binnen kurzem einen sehr bedeutenden Aufschwung und wurde die holländische Reederei außerdem auch im hansischen Frachtgeschäft für Salz wegen des Ausbleibens der Danziger Schiffe im Westen stärker als sonst in Anspruch genommen. Mit der starken Konkurrenz der holländischen Händler und Schiffer im Baiensalzgeschäft mußte die Hanse fortan rechnen.

Wie die Revaler Zollbücher der siebziger und achtziger Jahre des 14. Jahrhunderts zeigen, führten die Schiffe, die mit Salz aus der Baie zurückkamen, vorzüglich Getreide nach dem Westen aus. Galt dies schon für Livland, so noch viel mehr für Preußen. In den Niederlanden, aber auch in Frankreich, wo die Kriegswirren im Norden und Westen den Getreidebau oft verhinderten, auch in England wurden die Waren wohl meist abgesetzt und neue Ladung zur Bezahlung des Salzes in der Baie mitgenommen.[3]) Die Fahrt nach der Baie erfolgte vom Zwijn aus jährlich in einer Flotte, zu der die aus dem Osten gekommenen und die im Westen außerdem von hansischen Kaufleuten dort gecharterten Schiffe sich vereinigten, der sich aber auch häufig die nichthansischen und hansischen

[1]) Vgl. 2. Buch, I, 1. Kap., 3. Kap., II. 4. Kap. Zum Anteil Lübecks und der wendischen Städte an den Baienfahrten vgl. Pauli, Lübeckische Zustände, III S. 43, 87 u. Anhang n. 111, 112, Lüb. UB. VIII n. 62, 65, 569, X n. 121, 283.

[2]) Vgl. oben S. 251, 272f., 323.

[3]) HR. 1. VII n. 795, Libell of englishe Policye S. 77.

Schiffe anschlossen die nach Rochelle, Lissabon u. a. fahren wollten. Die Zeit für die Aofahrt der Flotte waren die Wintermonate, unter normalen Verkehrsverhältnissen meist Dezember bis März,[1]) denn von ihrem Verbot der Winterschiffahrt nahm die Hanse den Verkehr der Ihrigen aus den Niederlanden und England nach dem Westen aus.[2]) Im Jahre 1462 erklärte es das hansische Kontor zu Brügge für eine alte Gewohnheit, daß dort im Herbst die Frachtabschlüsse auf Baiensalz, nämlich auf den Herbstmärkten in Antwerpen und Bergen op Zoom, in Sluys, Brügge und anderen niederländischen Häfen, abgesehen von Lübeck und den östlichen Häfen, erfolgten und die verfrachteten Schiffe im Beginn des neuen Jahres in die Baie segelten zur Einnahme der Ladung, um diese direkten Wegs „den rechten wech dat Zwen vorbij" nach ihren livländischen Bestimmungshäfen, nach Danzig, Lübeck und Hamburg zu bringen.[3]) Die Rückfahrt der hansischen Salzflotte wurde dann meist im März, April oder auch Mai angetreten,[4]) und daraus ergibt sich auch der Zeitpunkt für das gewöhnliche Eintreffen der Salzschiffe in Reval, Riga und Danzig; am häufigsten war es die zweite Hälfte des Mai, sonst Juni, auch noch Juli, später jedoch als dieser und früher als Mai sehr selten.[5])

Sehr verschieden groß, je nach dem Salzbedürfnis, der Spekulationslust und den gerade vorliegenden Verkehrsverhältnissen, war die Anzahl der jährlich den Sund in der Richtung nach dem Osten durchfahrenden Salzschiffe. Flotten von hundert und mehr, die sich dann in der Ostsee nach den verschiedenen Häfen trennten, in

---

[1]) Vgl. z. B. Hans. UB. V n. 1047, HR. 1. VI n. 451, VII n. 145, 795, Hans. UB. VI n. 661, 1074; HR. 2. I n. 405, 525, II n. 61, 62, 66, 77, 211, IV n. 93, 104, Hans. UB. VIII S. 96 Anm. 3, n. 324, 667, HR. 2. V n. 5, 6, 224, 541.

[2]) Vgl. im dritten Buch, II, 1. Kap.

[3]) HR. 2. V n. 224, Hans. UB. VIII n. 1089. Daher bedurfte es eines besonderen Befehls des Kontors, wenn die Flotte auf der Rückfahrt das Zwijn anlaufen sollte, das. VI n. 661.

[4]) Daher die Wegnahme der Flotte im Kanal durch die Engländer 1417, 27. April, HR. 1. VI n. 451; durch die Holländer 1438, 31. Mai, das. 2. II n. 240, 264; durch die Engländer 1449, 23. Mai, das. III n. 531, 532; durch die Engländer 1458, aber erst 23. Juli, Hans. UB. VIII n. 780 Bemerkg., diese Flotte fuhr jedoch auch erst in den Fasten aus Lübeck nach der Baie, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 209.

[5]) Vgl. Stieda, Schiffahrtsregister, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884, S. 107 ff. die Tabelle.

erster Linie nach Danzig und Reval, dann nach Riga und auch Lübeck segelten, waren im 15. Jahrhundert nichts so sehr Seltenes. Es waren gern die größten und seetüchtigsten Fahrzeuge, die von den Hansen zur Baienfahrt verwendet wurden, die widerstandsfähigsten gegen Wind und Wetter und Anfälle von Feinden. Das Reisen der Kaufleute nach der Baie zum Einkaufen des Salzes wurde, um Unkosten möglichst zu sparen, immer seltener. Sie taten sich zu mehreren zusammen und sandten einen Dritten mit ihren Aufträgen dorthin auf ihre Kosten. Das Übliche aber war sicherlich, die Schiffer selbst mit dem Kauf zu beauftragen. Außerdem entwickelte sich ein Liegerwesen in der Baie, indem die hansische Kaufmannschaft in Brügge ständige Faktoren dort unterhielt. Doch erklärten die Livländer die Lieger in der Baie 1443 für einen Schaden des Handels, weil sie das Salz dem Kaufmann verteuerten und es nicht mehr nach herkömmlichem Maß lieferten. Es war aber ein notwendiges Übel und blieb darum trotz aller Klagen bestehen.[1]) Trotz des meist alljährlichen Zusammenströmens so vieler Menschen von verschiedenen Nationen auf dem kleinen Raum verlautet doch nur sehr selten etwas von schweren Gewalttätigkeiten und Friedensstörungen.

Die rührigen Bürger von Kampen scheinen zuerst, am 4. März 1414, einen Schutzbrief für ihren Handelsverkehr dort erhalten zu haben; Herzog Johann von Bretagne erteilte ihn, um des „grans proufitz" willen, den er dadurch für sein Land erwartete.[2]) Als aber Bretagne seine Parteistellung wechselte, sich Frankreich gegen England anschloß und dieses ihm 1426 den Krieg erklärte, begann auch der Seeraub der Bretonen schnell unerträglich zu werden. Bis vor das Zwijn, vorzüglich aber vor der englischen Küste kreuzten sie. Die Schiffahrt der Neutralen wurde dort schwer durch sie beunruhigt. St. Malo und Mont St. Michel vor allem waren die Hauptstützpunkte der Piraten.[3]) Diese Zustände, dazu der Krieg der wendischen Städte gegen König Erich von Pommern und dann gegen die Holländer, die Kontrolle der Städte über den

---

[1]) HR. 2. II n. 701 § 12, 705, IV n. 759, V n. 204, vgl. Agats, Baienhandel, S. 27f.

[2]) Hans. UB. V n. 1123.

[3]) Hans. UB. VI n. 629 u. Anm. 1, HR. 2. I n. 397 § 55, 405 Nachschrift, II n. 212, auch III n. 636 § 5, 638, 640 § 3, 670; Libell of englishe Policye, S. 72.

Außenhandel des Ostseegebiets in diesen Zeiten verminderten den hansischen Baienhandel recht bedeutend, machten ihn für Jahre ganz unmöglich. In dieser Zeit aber erlangten die Kaufleute und Schiffer der Hanse zum erstenmal insgesamt am 28. Dezember 1430 in der Baie von Herzog Johann von Bretagne die Zusage von Schutz und Geleit und unverzüglicher Gerichtsbarkeit bei Rechtsstreitigkeiten, und am 8. Januar 1433 eine Erneuerung und Bekräftigung dieses Erlasses.[1]) Und wieder am 17. Dezember 1442 und am 21. Februar 1450 erwarben die in der Baie anwesenden hansischen Kaufleute und Schiffer vom Herzog Geleits- und Schutzbriefe für ihren Verkehr.[2]) Aber auch nach 1450 ruhte der Seeraub der Bretonen nicht und blieben Schädigungen von Hansen durch ihn nicht aus.[3])

Auch abgesehen vom Baienverkehr sind sehr viele und mannigfaltige Zeugnisse über einen Seeverkehr der Hansen im Westen jenseits von Brügge seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts vorhanden. Bordeaux und La Rochelle waren nächst Bourgneuf die von ihnen am häufigsten und zahlreichsten aufgesuchten Handelsplätze. Wein von Poitou und Gascogne war der wichtigste Handelsartikel, den sie nächst dem Baiensalz von dort nach der Heimat, aber wie dieses und andere Waren dieses Gebiets auch im Zwischenhandel und Frachtgeschäft nach Flandern und England ausführten. Es scheinen in erster Linie die Danziger, überhaupt die preußischen Kaufleute und Schiffer gewesen zu sein, die in diesem Verkehr vor anderen Hansen eine Rolle spielten. Lübecker, Stralsunder, Stettiner, Rigaer, Bremer, Kampener u. a. standen daneben erst an zweiter Stelle. Die holländischen Rivalen der Hanse jedoch scheinen außer nach der Baie einen Handel nach diesen Gegenden während dieses ganzen Zeitraums kaum erst unterhalten zu haben. Häufig benutzten hansische Kaufleute auch nichthansische, holländische, flämische, Rocheller Schiffe für ihren Handel, ebenso wie hansische Schiffer sich von fremden Kaufleuten hinüber und herüber an diesen Küsten befrachten ließen.[4])

---

[1]) Hans. UB. VI n. 895, 1057.

[2]) Agats, Baienhandel, S. 75 Anm. 1, S. 77.

[3]) HR. 2. VII n. 34 §§ 133, 139.

[4]) Ein sehr reichliches Material darüber seit 1342, c. 1366, 1370, 1375 usw. in den HR. 1. u. 2., dem Hans. UB., den Hans. Gesch. Qu. VI.

Auch Nantes, die Hauptstadt der Bretagne, erlangte allmählich im 15. Jahrhundert, in erster Linie wohl wegen der Nähe von Bourgneuf, für den Verkehr der Hansen größere Anziehungskraft. Im Jahre 1448 beschwerten sich die Lede von Flandern gegenüber der Hanse über den lebhaften Pelzhandel ihrer Kaufleute von Brügge nach Nantes und Rochelle unter Verletzung des Brügger Stapelrechts. 1454 stellten sie an die Hanse die Forderung, ihren Kaufleuten das Halten von Faktoren in Nantes zu verbieten.[1]) Und konnte doch in Danzig ein Bürger von Nantes sich 1464 auf den starken Verkehr der Danziger nach seiner Heimat berufen, so daß der eine oder der andere von ihnen sich seiner Herkunft von dort wohl entsinnen werde.[2])

Dagegen war der hansische Seeverkehr mit den Häfen des nördlichen Frankreich noch während dieses ganzen Zeitraums nur dürftig. Denn diese Küste war noch während der ganzen ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts die Operationsbasis der Engländer gegen Frankreich und ein Hauptsitz des Seeraubs. Außerdem aber fehlte ihr irgendein anziehender, in Masse vorhandener oder wertvoller Handelsartikel, wie ihn die Westküste in dem Wein und Salz besaß. Doch wurde die Mündung der Seine von hansischen Schiffen einzeln und in Flotten besucht und war für die Preußen und Livländer ein Absatzgebiet ihres Korns, so z. B. 1422, als Mißwachs und schwere Teuerung in Frankreich herrschten.[3]) Auch Harfleur wurde von hansischen Kaufleuten und Schiffen besucht und wiederholt Hering von ihnen dort eingeführt.[4])

In England erregte die zunehmende Konkurrenz, welche die Hansen durch Zwischenhandel und Frachtgeschäft zwischen Westfrankreich und der Pyrenäischen Halbinsel einerseits, England und Irland und wohl auch Flandern andererseits der englischen Kaufmannschaft und Reederei selbst machten, schon im 14. Jahrhundert starken Unwillen. Anfeindungen hansischer Schiffe in diesem Verkehr durch die Engländer wurden häufiger. Zwei frühere Londoner Sheriffs petitionierten 1384 beim Rat von London gegen den

[1]) Hans. UB. VI n. 616, HR. 2. VII n. 488 § 96, 505 § 6, IV n. 247 § 40.

[2]) Hans. UB. IX S. 73 Anm. 1.

[3]) HR. 1. III n. 202 § 14, HR. 2. III n. 106 § 3, 109, 546 § 12, 550, wohl die von Hirsch, Danzig, S. 96 zu 1450 berichtete Fahrt. Vgl. auch Sattler, Handelsrechnungen des Deutschen Ordens, S. 96, 470, 478.

[4]) Hans. UB. V n. 321, 507, 510 u. Anm. 1, 806, 817.

Anspruch der hansischen Kaufleute auf Ausdehnung der ihnen für ihre heimischen Waren gewährten Freiheit von den Stadtzöllen auf ihre nicht aus Deutschland stammende Einfuhr, namentlich auf Wein von Rochelle und Salz aus der Baie.[1])

Der Verlust Westfrankreichs an die Franzosen Mitte des 15. Jahrhunderts, die nun dort eine rigorose Absperrungspolitik gegen die Engländer und den englischen Handel durchführten, gab dem ohnehin schon im Niedergang befindlichen Seeverkehr der Engländer nach diesen Gegenden den letzten Stoß und drängte den Außenhandel derselben noch mehr den Hansen und andern Fremden in die Hände.[2]) Da dachten die Engländer daran oder versuchten den hansischen Zwischenverkehr zwischen Westfrankreich und England mit anderen Mitteln zu unterdrücken. Sie wollten, wie das Londoner Kontor der Hanse 1461 vernahm, die Einstellung des Verkehrs zwischen der Baie und England von der Hanse verlangen, diesen wollten sie sich selbst und ihren eigenen Schiffen vorbehalten.[3]) Und Ende des Jahrhunderts klagten hansische Kaufleute, daß sie Wein nur in englischen Schiffen von Bordeaux nach London einführen dürften.[4]) Zu einem konsequenten und nachdrücklichen Vorgehen der Engländer gegen den verhaßten hansischen Zwischenverkehr kam es in diesem Zeitraum nicht. Jedoch wurde von ganz anderer Seite ein Vorstoß gegen denselben in anderem Zusammenhang unternommen.

Mag auch der hansische Verkehr, nachdem er noch im 13. Jahrhundert Rochelle erreicht hatte, bald darauf nach der Pyrenäischen Halbinsel vorgedrungen sein,[5]) nähere Nachrichten besitzen wir auch über ihn erst seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Das erste, was wir über ihn dann erfahren, ist, daß 1372 einem lübischen Schiffer Johann Gulsand aus seinem „Godberaet“ getauften Schiff auf der Heimfahrt von Spanien nach dem Zwijn durch Engländer an der Küste von Bretagne 140 Zentner Eisen genommen wurden.[6]) Im folgenden Jahr mußte ein preußischer

[1]) Hans. UB. IV n. 806.
[2]) Schanz, Englische Handelspolitik, I S. 300.
[3]) HR. 2. V n. 147.
[4]) Agats, Baienhandel, S. 103.
[5]) Vgl. Höhlbaum i. Hans. UB. III S. 158 Anm.
[6]) Hans. UB. IV n. 420.

Schiffer auf der Fahrt nach Lissabon in den nordspanischen Häfen Bermeo und Laredo von einem Kaufmann aus Piacenza Darlehen aufnehmen, um die Weiterfahrt ermöglichen zu können, und räumte ihm dafür einen Anspruch auf seine Kogge und ihr Zubehör, seine Güter in derselben, sein übriges Besitztum und sich selbst ein. Auf der Rückreise mußte er 1374 bei einem anderen Kaufmann aus Piacenza wieder in Laredo eine Anleihe machen. Dann wurde er in Vivero in Galicien Anfang 1375 von einem dortigen Bürger mit 50 Faß Wein und auch von einem seiner italienischen Gläubiger mit 10 Faß Weißwein nach Sluys befrachtet und übertrug seinen Anspruch auf die Fracht für jene seinem ersten Gläubiger unter Aushändigung des Frachtvertrags.[1]) Aus diesen geschäftlichen Vorgängen darf man wohl schließen, daß das Erscheinen preußischer Schiffe in nordspanischen Häfen nichts Ungewöhnliches und Befremdliches mehr war. Und fortan sehen wir auch im hansischen Verkehr mit der Pyrenäischen Halbinsel besonders preußische Schiffe tätig. Sie brachten nach Lissabon Getreide, Hering und getrocknete Fische[2]) und holten von dort Salz.[3]) Das Lissaboner Salz, die wichtigste Ware, welche die Hansen aus Portugal ausführten, begegnet in Reval und Riga und wurde von hier nach der rigisch-hansischen Faktorei in Polozk gebracht.[4]) In wenigen Jahrzehnten scheint der hansische Verkehr nach Lissabon so zugenommen zu haben, daß die hansischen Lissabonfahrer, nachdem sie zusammen mit der nach Westfrankreich bestimmten Flotte die Fahrt aus dem Zwijn angetreten hatten, sich dort von ihr trennten und in einer besonderen Flotte den Busen von Biskaja durchquerten.[5]) 1419 holte ein hansisches Schiff für hansische Kaufleute sogar aus Sevilla Öl und Wein und ein Danziger Schiff dorther Waren für Kaufleute von Piacenza und Florenz in London.[6]) Auch sonst waren hansische Schiffe im Ver-

[1]) Hans. UB. IV n. 449, 482, 488, 490, 491.

[2]) HR. 1. V n. 437—439, vgl. Hirsch, Danzig, S. 84.

[3]) Hans. Gesch. Qu. VI n. 317 § 11—13, 329 § 2, Hans. UB. VI n. 414, 620, vgl. sonst V S. 312 Anm. 3, HR. 1. VII n. 458, 459, Hirsch a.a.O. S. 23.

[4]) Hans. UB. V n. 1079, 1084, 1093, 1126.

[5]) HR. 1. VII n. 145.

[6]) Oder ist es dasselbe Schiff? HR. 2. VII n. 488 § 37, Hans. UB. VI n. 244, 245, 249. Eine Nachricht über hansischen Verkehr nach Cadix ist erst zu 1469 vorhanden, Hans. UB. IX S. 533 Anm. 1.

kehr mit Spanien und Portugal für Rechnung Fremder tätig.[1]) Schädigungen dieses Verkehrs, Verluste der Schiffe und Waren durch die Engländer waren bei der englisch-spanischen Feindschaft häufig.

Die raschen Fortschritte des hansischen Verkehrs in Westeuropa wurden von den Spaniern bald als lästige Konkurrenz empfunden. Schon 1342 wurden in Rochelle zwei Kampener Schiffe von einer Bande von gegen 350 bewaffneten Spaniern angefallen und geplündert, ihre Mannschaft teilweise erschlagen.[2]) Abermals hatten sich Kampener 1383 über Gewalttätigkeiten von Spaniern zu beklagen, aber ehe Kampen zu Vergeltungsmaßregeln griff, wollte es sich der Zustimmung der Hanse versichern, daß diese nicht etwa deshalb den Kampenern bei sich das Geleit entziehe.[3]) Die Beziehungen der Hanse zu Spanien, zwischen der hansischen und spanischen Kaufmannschaft waren also schon so wichtig, daß ihre Störung oder Gefährdung den Unwillen der Hanse nach sich zu ziehen drohte. Nun aber trat die kastilische Regierung selbst für den Schutz der Schiffahrt ihrer Untertanen vor fremder Konkurrenz ein. 1398 verordnete König Heinrich III. durch Gesetz allgemein, daß fremde Schiffe in spanischen Häfen nur dann befrachtet werden dürften, wenn spanische die Annahme der Fracht verweigerten oder nicht vorhanden seien.[4]) Sein Nachfolger Johann II. zeigte noch erheblich größeres Interesse für das Seewesen seines Landes.

Da brachten die politischen Verhältnisse die zwischen den Spaniern und Hansen bestehende Rivalität zum offenen Ausbruch. Die spanische Kriegsflotte, die dem Bündnis gemäß den Franzosen zur Belagerung von Harfleur 1416 zu Hilfe gekommen war, wurde durch eine englische Entsatzflotte besiegt, zu der die Engländer auch hansische in ihren Häfen liegende Schiffe herangezogen hatten. Die Teilnahme dieser wurde von den Spaniern bemerkt. Sie machten die Hanse insgesamt dafür verantwortlich und begannen in den westlichen Gewässern ihre Angehörigen zu bekämpfen. Auch die Haltung der hansischen Schiffe wurde feindlich. Und wenn auch König Johann II. wohl nicht, wie der Chronist Korner berichtet,

[1]) Vgl. Hans. Gesch. Qu. VI S. 190 Anm. 2, Hans. UB. V n. 1013.

[2]) Hans. UB. III n. 653.

[3]) HR. 1. II n. 266 § 7.

[4]) Häbler, Der hansisch-spanische Konflikt usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 50.

ein Verbot des Besuchs von Spanien für die Hansen erließ — sie sollten in Brügge bleiben und dort nach alter Gewohnheit die Waren von den Spaniern sich zubringen lassen und nicht durch eigenen Verkehr nach Spanien seine Untertanen um ihren Verdienst bringen —, so charakterisiert diese Nachricht doch wohl die Auffassung der Spanier über das Vordringen des hansischen Verkehrs nicht bloß nach der Pyrenäischen Halbinsel, sondern auch nach Westfrankreich.[1]) Im Dezember 1419 wurde die vereinigte hansisch-flandrische Handelsflotte, vierzig Schiffe stark, ehe sie Rochelle erreichte, von einer kastilischen Kriegsflotte angefallen, nach blutigem Kampf genommen und nach Rochelle eingebracht, die Schiffe und die Ladung wurden verkauft, die Mannschaft laufen gelassen. Der Schaden der Fläminger und Hansen war beträchtlich. Die hansischen Schiffer und Matrosen in Sluys gerieten über die Tat in große Aufregung, bemächtigten sich unter Führung mehrerer geschädigter Schiffer eines im Zwijn liegenden, mit Waren lombardischer und flandrischer Kaufleute reichbeladenen Holks aus Galicien und führten ihn weg. Zornig verlangten auf Klage der Konsuln der spanischen Nation die Lede vom hansischen Kontor Schadenersatz, ob denn die Hanse aus dem Zwijn „ene rofkamere" machen wolle? Das Kontor lehnte ihn rundweg ab und schlug der Hanse wiederholt ernstlich die Ausrüstung von Kapern und die Verbindung mit den Engländern gegen die Spanier vor, denn diesen sei es darum zu tun, die Hansen aus der Westfahrt überhaupt zu vertreiben, das aber dürfe die Hanse nicht dulden, um die Ihrigen nicht im Auslande überhaupt in Mißachtung zu bringen.[2]) Die Hanse jedoch war nicht willens, von sich aus kriegerische Maßregeln gegen Spanien zu ergreifen, gab aber dem Kontor zu verstehen, daß sie gegen private Unternehmungen der Geschädigten gegen Spanier nichts einzuwenden habe.

So herrschte Unsicherheit und Unfrieden zwischen den Hansen und den Spaniern. Hansische Schiffer, um der einträglichen Westfahrt nicht verlustig zu gehen, begaben sich ihrer Zugehörigkeit zur Hanse und stellten ihre Schiffe unter die flandrische Flagge.

---

[1]) Korner, hg. von Schwalm, S. 134 § 945, Städtechron. 28 S. 126.

[2]) HR. 1. VII n. 145, 164, 186, 213, Hans. UB. VI n. 291 § 1, Priem, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. II S. 5, 6, 8, 11f. Vgl. Häbler i. Hans. Gesch. Bll., Jg. 1894 S. 49ff.

Spanische Kaper schwärmten in größerer Zahl auf der Seestraße zwischen Brügge und Spanien, vorzüglich in den flandrischen Gewässern.[1]) Flandern aber verglich sich mit Spanien, und die geschädigten Hansen hatten das Nachsehen.[2]) Endlich bat La Rochelle, das den hansischen Verkehr nicht länger entbehren mochte, den französischen König, sich beim spanischen für einen Friedensschluß mit der Hanse zu verwenden. Daraufhin schickte König Johann II. einen Ritter Sancho Usqwerra nach Brügge, der, außer mit Flandern und Brügge über die Stellung des spanischen Handels dort, mit der Hanse über die Erledigung des Zwiespalts verhandeln sollte.[3]) Aber von Schadenersatz und Genugtuung für die 1419 und vorher gegen die Hansen begangenen Gewalttaten wollte der Spanier, als er mit dem Kontor im März und April 1428 unterhandelte, nichts wissen. Dennoch war das Kontor nicht abgeneigt, auch unter vorläufiger Zurückstellung der hansischen Schadenersatzansprüche einen Stillstand mit Spanien zu schließen, und fragte deswegen bei der Hanse an. Diese stellte alles dem Kontor anheim, und dieses wieder scheute sich, die Kosten und das Risiko eines selbständigen Vorgehens auf sich zu nehmen.[4]) Während das Kontor noch mit Lübeck Briefe darüber wechselte, erledigte der spanische Gesandte den andern Teil seines Auftrags. Er schloß am 11. Oktober 1428 mit Flandern einen Vertrag, der den Spaniern wertvolle Vorrechte für ihren Verkehr mit Flandern und für ihre Stellung in Brügge gewährte und den Leden außerdem die Bedingung auferlegte, die Spanier wegen Kapereien gegen die Angehörigen anderer Mächte unbehelligt zu lassen.[5])

Hatte die Hanse noch gehofft, daß ihre Ansprüche gegen Spanien zufolge ihrer dringenden Wünsche von den Leden unterstützt werden würden, so sah sie sich schwer enttäuscht. Auch blieb trotz der Friedensverhandlungen zwischen ihrem Kontor und Spanien die Haltung der Spanier zur See selbst den Hansen gegenüber, die

---

[1]) HR. 1. VII n. 719, VIII n. 17.

[2]) Vgl. oben S. 364 f.

[3]) HR. 1. VIII n. 194 § 2, Hans. UB. VI n. 722, Häbler a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 71.

[4]) Hans. UB. VI n. 722, 724, 728, 737.

[5]) Hans. UB. VI n. 737, 688 § 3, Häbler a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 71 ff. Der Vertrag gedruckt bei Gilliodts-van Severen, Inventaire des Archives de Bruges, IV S. 496 ff.

nach der Baie verkehrten, drohend und feindselig. Das Kontor gewann die Einsicht, daß es Spanien an ernstlichem Willen zum Entgegenkommen und Frieden fehle, und schlug der Hanse von neuem Maßregeln zur Bekämpfung der Spanier vor, bat um die endliche Erlaubnis zum Kaperkrieg und um Erlaß eines schon 1425 von ihm gewünschten Verbots des Ankaufs von Tuch aus spanischer Wolle.[1]) Dieser letzteren Forderung willfahrte denn auch der Hansetag zu Lübeck am 1. Januar 1430, da gerade viel Wolle aus Spanien nach Flandern eingeführt war. Das Verbot sollte zugleich einen Druck auf die Spanier und mehr noch auf die Fläminger ausüben, deren Tuchindustrie dadurch empfindlich in Mitleidenschaft gezogen werden mußte. Allerdings war Flandern darüber beunruhigt. Aber die Ordonnanz wurde nicht streng von allen Hansen befolgt, und weder Flandern noch Spanien machten ernstliche Anstalten, eine Versöhnung mit der Hanse herbeizuführen.[2])

Endlich bediente sich das Kontor der abermaligen Vermittlung von La Rochelle und durch diese Stadt derjenigen des französischen Königs bei seinem kastilischen Verbündeten. Nach dessen Einwilligung wurden 1436 zwischen dem Kontor im Auftrag der Hanse und Rochelle, das den Vermittler bei Spanien machte, Verhandlungen geführt. Schon waren diese fast bis zum Abschluß eines Friedens vorgeschritten, da erschien im Sommer 1436 eine hansische Flotte in der Baie, und von Rochelle kamen mit Vertretern dieser Stadt spanische Schiffer und Kaufleute herbei, und das beiderseitige Verlangen, — auf hansischer Seite war der Danziger Ratsherr Heinrich Buck eine der Hauptpersonen, — führte unter Vermittlung und Garantie von Rochelle am 21. Juli zur Verabredung eines fünfjährigen Stillstands zwischen der deutschen und spanischen Kaufmannschaft. Bis Ostern 1437 wollten beide die Einwilligung ihrer Herren einholen.[3]) Durch dies eigenmächtige Vorgehen der beiderseitigen Kaufleute und Rochelles selbst wurde aber der Vollzug der vom Kontor geführten offiziellen Friedensverhandlungen gestört. Andererseits widerstrebten die Hanse und das Kontor diesem Ver-

---

[1]) Hans. UB. VI n. 821, vgl. HR. 1. VII n. 800 § 31.

[2]) Hans. UB. VI S. 461 Anm. 1, n. 889, 909, HR. 1. VIII n. 712 § 11, HR. 2. I n. 198 § 1, 5, 6, 190—194, 213, 215, 216, 317, 406, 357 § 6, 397 § 37, vgl. n. 51, 95.

[3]) HR. 2. I n. 594, 576, II n. 4, 6, Häbler a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894, S. 75 f.

trage ihrer Baienfahrer, weil in denselben die Holländer und Seeländer mit einbegriffen sein sollten. Dadurch fühlte sich dann Rochelle verletzt und lehnte die weitere Vermittlung zwischen dem Kontor und Spanien ab. Und nun erklärte Spanien selbst den einen wie den andern Vertrag für nichtig und seine Kriegsschiffe stellten wieder den hansischen Kauffahrern nach.[1])

Von einem Verkehr der Hansen nach Spanien verlautet seit dem Ausbruch des Unfriedens zwischen beiden nichts. Auch ihr Verkehr nach Rochelle wurde durch ihn sicher stark vermindert. Ihrer Beziehungen zu Portugal geschieht ebenfalls nur selten in diesen Jahrzehnten Erwähnung. Doch bestanden sie fort. Lübische Kaufleute bezogen 1435 aus Algarve in Südportugal Südfrüchte. Von einem livländischen Städtetag wurde 1443 Klage geführt, daß im Zusammenhang mit Pilgerfahrten nach dem heiligen Lande auch in Lissabon vielerlei unredliche, ungewöhnliche Kaufmannschaft getrieben werde. Daß Engländer 1433 Getreide aus Preußen nach Portugal auf eigenen Schiffen einführten, war ein ungewöhnlicher Fall.[2])

Es waren bezeichnenderweise wieder die Preußen, die im Frühjahr 1441, als die Beendigung des wendisch-holländischen Krieges bevorstand, die Regelung des Verhältnisses zu Spanien bei der Hanse dringend anregten. Der Hansetag zu Lübeck im März 1441 drohte den Leden mit der Erneuerung und unnachsichtigen Durchführung der Wollordonnanz.[3]) Da nahmen sich diese, denen eine erneute Störung des Handels bei dem fortschreitenden Rückgang ihres Wirtschaftslebens und Fremdenverkehrs nur höchst unangenehm sein konnte, ernstlich der Vermittlung an und ließen durch die spanische Nation in Brügge König Johann die Vorteile eines Friedensschlusses mit der Hanse eindringlich vorstellen. Mit Einwilligung des Königs fanden im Sommer 1443 zwischen der spanischen Nation in Brügge und dem hansischen Kontor Vereinbarungen über einen Stillstand statt. Am 15. August schlossen sie einen Vertrag, in dem beide Teile auf Schadenersatz verzichteten und sich für drei Jahre Frieden versprachen. Doch mußten sich die Hansen für ihren Verkehr mit Spanien Beschränkungen gefallen

[1]) HR. 2. II n. 7, 64, 36, 40, 111, Häbler a. a. O. S. 77, 82.
[2]) HR. 2. VII n. 488 § 49, II n. 701 § 13, 76 § 21.
[3]) HR. 2. II n. 434 § 24, 439 § 32, 33, vgl. 534, 588 § 11.

lassen. Sie sollten sich fortan für die Ausfuhr von Gütern aus Spanien nur spanischer Schiffe bedienen mit der Ausnahme, daß sie für zu viel zu eigenem Verbrauch mitgenommene Lebensmittel eine gleich große Warenmenge auf ihren eigenen Schiffen wieder ausführen durften. Selbst für Rochelle beanspruchten die Spanier ein Monopol. Die Hansen sollten auch ihre dort eingekauften Güter nur in spanische Schiffe verfrachten, ausgenommen Lebensmittel zum Verbrauch an Bord in Höhe des Erlöses ihrer dorthin eingeführten Waren.

Die Verlängerung des Friedens um weitere zwölf Jahre knüpften die Spanier an die Bedingung, daß sechs der namhaftesten Hansestädte für die Gesamtheit der Hanse den Vertrag garantierten. Dieser fand die Genehmigung des Königs am 15. Januar 1444. Nachdem Lübeck mit etlicher Mühe Hamburg, Rostock, Wismar, Stralsund und statt Lüneburgs Greifswald zur Mitbesiegelung veranlaßt hatte, wurden am 24. August 1446 die beiderseitigen Ratifikationen ausgewechselt und dadurch der Friede um weitere zwölf Jahre verlängert.[1])

Mit dem Abschluß dieses Vertrages 1443 war die Grundlage für das hansisch-spanische Verhältnis, für den Frieden zwischen beiden Mächten im nächsten halben Jahrhundert gelegt. Der Friede war von spanischer Seite darauf berechnet, den konkurrierenden hansischen Schiffsverkehr nach Spanien und sogar Rochelle möglichst einzuschränken, und insofern entschieden ungünstig für die Hanse. Die Spanier setzten die Aufnahme ihrer schon Ende des 14. Jahrhunderts erhobenen schiffahrtspolitischen Forderungen in den Vertrag durch. Wenn andererseits die Hanse den Spaniern für ihren Verkehr in den Hansestädten uneingeschränkt Schutz und Sicherheit zusagte, so konnte sie dies ohne große Besorgnis, denn einen Verkehr spanischer wie übrigens auch portugiesischer Schiffe dorthin gab es nicht.[2]) Wenn Spanier und Portugiesen in Hanse-

---

[1]) HR. 2. III n. 69 (gedr. Lüb. UB. VIII n. 159), 70—78, 89, 93, 98, 99, 101 u. Anm. 1, 102, 259—261, 298, vgl. n. 158. Hirsch, Danzig, S. 85ff., Häbler a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894, S. 79ff. Die Aufnahme Kampens in den Frieden machte Schwierigkeiten, HR. 2. III S. 147 Anm. 2, n. 547.

[2]) Vgl. HR. 2. II n. 534, Hans. UB. VIII n. 622, 629, 654, 856, 874, Hirsch, Danzig, S. 85, doch vgl. S. 93 Anm. 71. Die Erwähnung spanischer Schiffe im Baienhandel, HR. 2. III n. 536, bezieht sich doch wohl nur auf den Verkehr nach Flandern.

städten und hansischen Gebieten erwähnt werden, kamen sie entweder nicht auf eigenen Schiffen zur See, sondern auf hansischen, oder waren Landfahrer.

Nach Herstellung des Friedens im Jahre 1443 hob sich, vielleicht auch infolge der von Spanien gegen die Hanse geltend gemachten Schiffahrtsbeschränkungen, der hansische Schiffsverkehr nach Lissabon trotz vielfältiger Schädigungen, die er von den Engländern zu erdulden hatte.[1]) Am 28. März 1452 gab König Alfons V. von Portugal mit der allgemeinen Begründung, Vorrechte erteilen zu wollen allen Flämingern, Franzosen, Bretonen und Deutschen, die zu dauerndem Aufenthalt in sein Reich kämen, einem in Lissabon wohnhaften deutschen Schuhmacher Michael Hermann einen Freibrief. Vielleicht erteilte er am selben Tag den hansischen Besuchern seines Reichs insgesamt Vergünstigungen.[2]) Den Kaufleuten von Bretagne gab er am 31. August 1452 Geleit auf sechs Jahre, nachdem in den letzten Jahren Fehde zwischen Bretagne und Portugal geherrscht hatte.[3]) Im Jahre 1454 wurden von den Flämingern hansische Faktoren in Lissabon erwähnt, aber das Vorhandensein solcher dort war sicherlich älter.[4]) Im Frühjahr 1456 wandten sich die Kapitäne einer 20 Schiffe starken hansischen Flotte in Lissabon an König Alfons mit Beschwerden über schlechte Behandlung und anderes Unrecht, das ihnen und ihren dortigen Faktoren seit längerer Zeit von den königlichen Beamten widerfahren sei. Der König genehmigte ihre verschiedenen Wünsche größtenteils in den Zusagen, die er ihnen am 12. Mai 1456 erteilte. Er gestattete ihnen das Tragen von Brotmessern und beliebigen Waffen zu ihrem Schutz an Land straflos bis zum Läuten der Glocke, verhieß ihnen die Rückgabe der von den Zoll- und anderen Beamten zu viel erhobenen Zölle und Akzisen und weggenommenen Waren, sowie die Beschleunigung des Gerichtsverfahrens bei Prozessen von Hansen. Er verbot seinen Untertanen, den Hansen ihre Arbeitskräfte und Diener abzumieten, befreite sie von Abgaben für von ihnen eingeführtes Gold und Silber, jedoch nicht für Kupfer

[1]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 21, 84 § 17—56 passim, HR. 2. III n. 570, Livl. UB. X n. 458. Ausfuhrartikel: Lissabonsalz, Südfrüchte, Öl, Kork, Häute.

[2]) Hans. UB. VIII n. 131, 132, vgl. darüber Stein in der Vorbemerkung zu dieser Urkunde.

[3]) Hans. UB. VIII S. 99 Anm. 1.

[4]) HR. 2. IV n. 247 § 40, vgl. Hirsch, Danzig, S. 84.

und die Kaufmannswaren, und genehmigte ihre Bitte um Ernennung von zwei in Lissabon ansässigen Hansegenossen zu Prokuratoren für ihre Landsleute und Abschaffung des ihrer Sprache unkundigen portugiesischen Prokurators.[1]) Auf der Grundlage dieser Vergünstigungen entwickelten sich die hansisch-portugiesischen Beziehungen lange Zeit in Ruhe weiter, ohne daß näheres über sie verlautet.

Auch die Engländer fanden 1458, als sie mit einer langen Klageschrift über Benachteiligungen im Handel und Verkehr und insbesondere über die Willkür der portugiesischen Beamten vor den König traten, in den meisten Punkten Gehör. Die damaligen Erlasse König Alfons' V. zugunsten der Engländer bildeten seitdem die wichtigste Grundlage für die Stellung des englischen Handels in Portugal, der auch dort in erster Linie Tuch einführte.[2])

Das Zerwürfnis zwischen der Hanse und Kastilien beförderte aber vielleicht auch die Ausdehnung von Verkehrsbeziehungen Kölns zu anderen Teilen der Pyrenäischen Halbinsel, Katalonien und Arragon. Seit langer Zeit bildeten auch die Katalonier in Brügge eine besondere Nation, deren Kern Angehörige Barcelonas waren, das durch bedeutenden Handel und Schiffahrt nach dem Orient mit den italienischen Seestädten wetteiferte. Teils wurden die Handelsbeziehungen Kölns zu Katalonien und Arragon, die seit den vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts erkennbar sind, durch die Schiffahrt Barcelonas von Brügge aus vermittelt, teils wurden sie auf dem Landweg durch Frankreich unterhalten. Kölner Kaufleute, wie Peter van Stralen, Johann de Rore und andere, hatten ihre Faktoren, ebenfalls Kölner Bürger, deren Handelstätigkeit sich auch auf Frankreich und Navarra erstreckte, in Barcelona und Saragossa. Ja zwei Kölner fuhren 1456 in Handelsgeschäften von Barcelona nach Sardinien, wurden aber unterwegs von einem spanischen Piraten weggefangen, und Köln ersuchte Barcelona, sich für ihre Freigabe zu bemühen.[3])

Die hansisch-kastilischen Verkehrsbeziehungen aber wurden schon acht Jahre nach ihrer Wiederherstellung durch die hansische Verkehrssperre gegen Flandern unterbrochen. Die spanische Nation

[1]) Hans. UB. VIII n. 464.

[2]) Schanz, Engl. Handelspol. I S. 286 u. Anm. 4.

[3]) HR. 2. VII n. 494 § 45, Hans. UB. VIII n. 33, 419, S. 468 Anm. 4, n. 751; 503. Über lübisch-arragonische Beziehungen vgl. Lüb. UB. IX n. 436, 452.

in Brügge geriet darüber in große Erregung, erhob bei der Hanse energischen Protest über diese Störung des hansisch-kastilischen Handelsfriedens, die ihren Handel zu vernichten drohe, forderte in beschwörendem Ton die Aufhebung der Sperrbestimmungen, soweit ihr Verkehr mit der Hanse durch sie getroffen werde, und drohte mit Gegenmaßregeln ihres Königs. Umsonst; eine solche Außerkraftsetzung ihrer Ordonnanz zugunsten Spaniens war für die Hanse gleichbedeutend mit einem Verzicht auf die Durchführung derselben, und es gelang ihr auch, die Spanier zu beschwichtigen. [1]) Aber zusammen mit der italienischen Kaufmannschaft war es die katalonische und die spanische in Brügge, die im März 1457 die Hanse um beschleunigte Rückkehr baten und sich zur Vermittlung aller etwa noch vorhandenen Differenzen mit Flandern erboten.

Jedoch war die Erbitterung der Spanier über den Schaden, der auch ihrem Handel in nicht kleinem Maß durch die hansische Verkehrssperre zugefügt worden war, wohl schuld daran, daß die Verlängerung ihres Vertrags mit der Hanse nicht rechtzeitig erfolgte. Um so größeren Eindruck machte auf die Spanier die höchst zuvorkommende Behandlung, die Hamburg einem spanischen Schiff und seiner Besatzung, das im Herbst 1459 durch Sturm nach der Elbe verschlagen war, widerfahren ließ. Denn der Vertrag war abgelaufen und enthielt ohnehin über die gegenseitige Behandlung schiffbrüchiger und havarierter Angehöriger nichts. [2]) Am 26. Januar 1460 erfolgte durch Bestätigung des Vertrags von 1443 seine Erneuerung auf 16 Jahre. Doch verzichteten die Spanier auf die Beschränkung des hansischen Verkehrs mit Rochelle, sie garantierten den Hansen freien und ungehinderten Verkehr und Aufenthalt daselbst. Nur die Kampener, aber auch die Bremer, diese wahrscheinlich, weil sie sich in ihrem Seekrieg mit Holland an spanischem Eigentum vergriffen hatten, wurden von den Vergünstigungen des Vertrags durch die Spanier ausgeschlossen. [3])

Im politischen Verhältnis Spaniens zu den Westmächten vollzog sich allmählich eine Verschiebung. Noch König Heinrich IV., der seinem Vater Johann II. 1454 gefolgt war, hatte kaum ein

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 203, vgl. 112a § 6; HR. 2. IV n. 161 § 11, vgl. 444 § 4.

[2]) Hans. UB. VIII n. 856, 874.

[3]) Hans. UB. VIII n. 871, vgl. HR. 2. V n. 67. Die Ratifikationen daselbst n. 68 § 1, 71, 74, Hans. UB. VIII n. 1007, 1008, 1078, 1118.

Jahr nach seinem Regierungsantritt den Allianzvertrag seiner Vorfahren mit der französischen Krone erneuert. Aber schon im März 1461 mußte er seinen Beamten und Untertanen die Beobachtung der Verträge mit Frankreich nachdrücklich gebieten.[1]) Durch das Eingreifen der Franzosen in die Angelegenheiten von Navarra und Arragon und die Zurückdrängung des kastilischen Einflusses dort fühlten sich die Kastilier verletzt und herausgefordert. Eine Annäherung zwischen Kastilien und England erfolgte und am 6. Juli 1467 sogar der Abschluß eines Bündnisses zwischen ihnen.[2]) Das hatte für die Hansen den Vorteil, daß Schädigungen, die sie auch noch im letzten Jahrzehnt infolge von Handelsgemeinschaft mit Engländern durch Spanier erlitten hatten, nun wegfielen.[3])

Auch der Kaperkrieg der Hansen gegen England von 1470 bis 1473 ging vorüber, ohne daß trotz einiger Verluste, die sich Hansen und Spanier zur See zufügten, der Stillstand ernstlich gefährdet worden wäre. Die Kaufmannschaft wünschte beiderseits den Frieden erhalten zu sehen. Das Kontor erreichte auch die Einwilligung der Spanier in die Aufnahme Kampens in den Stillstand.[4]) Und die argen Räubereien, die ein ehemaliger hansischer Auslieger, Hans Pothorst, gegen die Spanier beging, indem er ihnen 1474 eine Anzahl reichbeladener Schiffe in der Wielinge wegnahm,[5]) vereinigte vielmehr die spanische Kaufmannschaft mit der Hanse in dem Wunsch, ihn unschädlich zu machen. Hamburg legte auf eins der spanischen Schiffe, das er in die Schwingemündung gebracht hatte, für die geschädigten Besitzer Beschlag. Pothorst selbst scheint in dänische Dienste getreten zu sein, gab aber seinen Haß gegen die Spanier nicht auf. Als 1476 die Erneuerung des Friedens nötig wurde, einigten sich beide Teile, da die Spanier eine Verlängerung für 30—40 Jahre begehrten, die Hanse mit einer solchen für 30 Jahre einverstanden war, leicht. Im Sommer 1477 wurde der Bestand auf weitere 24 Jahre verlängert. Bremen blieb nach wie vor außerhalb des Friedens.[6])

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 1008 u. S. 613 Anm. 1.

[2]) Hans. UB. IX S. 249 Anm. 2.

[3]) Hans. UB. VIII n. 423, 1084, IX n. 388, vgl. n. 411.

[4]) HR. 2. VII n. 244.

[5]) HR. 2. VII n. 237, 243.

[6]) HR. 2. VII n. 338 § 189.10, 190.10, 389 § 109, HR. 3. I n. 75. Die Ratifikationen das. n. 76—78, 81, S. 61 Anm. 1, n. 104 § 26.

Daß die Stimmung auf beiden Seiten einer möglichst langen Ausdehnung des Friedenszustands so geneigt war, wird eine Erklärung wohl nicht minder in der Zunahme des hansischen Verkehrs an der atlantischen Seite Europas, als in den Fortschritten des spanischen Verkehrs mit Brügge finden.

Während die Hanse im Verkehr mit Spanien festumschriebene Privilegien nicht erwarb, anscheinend auch nicht erwerben wollte, erlangte sie in Portugal in den Zugeständnissen des Königs vom Jahre 1456 verschiedene wertvolle Vergünstigungen. Hingegen waren es politische Erwägungen, die Frankreich bestimmten, der Hanse Privilegien zu verleihen.

Während der langen Zeiträume politischer Ohnmacht und schweren Kriegsdrucks im 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts konnte Frankreich nur in geringem Maß Fürsorge für den Fremdenverkehr bei sich bezeugen. Der Verkehr der Fremden mit dem eigentlichen Frankreich lag darnieder.[1]) Nur der nachbarschaftliche Verkehr, in erster Linie der rheinischen Städte, besonders Kölns, mit dem nördlichen und östlichen Frankreich, namentlich mit Paris, hob sich. Und in Nordfrankreich entwickelte sich unter dem Einfluß des flandrischen Nachbarlandes ebenfalls die Tuchindustrie. Namentlich die Tuche von St. Omer erfreuten sich eines guten Rufes im hansischen Handel.

Das Hauptinteresse der Hanse an Frankreich bestand lange Zeit ziemlich ausschließlich darin, ihren Seeverkehr gegen die Räubereien der nordfranzösischen Piraten sichergestellt zu sehen. Bereits König Karl V. von Frankreich zeigte in dieser Richtung den Fremden Wohlwollen. Zum Schutz gegen die Seeräuber verhieß er 1370 den Neutralen im Verkehr mit den französischen Gebieten nötigenfalls die Deckung ihrer Schiffe und Güter mit der königlichen Flagge. Fünf Jahre später verbot er seinen Ausliegern, hansische und preußische Kaufleute zu beschädigen, wenn sie keine Handelsgemeinschaft mit seinen Feinden hätten.[2]) So verschaffte er auch, als 1378 von den normannischen Seeräubern 23 hansische, großenteils mit preußischem Gut beladene Schiffe weggenommen und die Güter in der Picardie und Normandie

[1]) Vgl. vorher S. 442.

[2]) Hans. UB. IV n. 370, 513.

verkauft waren, den Geschädigten auf Verwendung des Hochmeisters Winrich von Kniprode Ersatz.[1])

Auch von König Karl VI. wurde die Politik wohlwollenden Entgegenkommens gegen die Hansen nicht verlassen. Am 5. Mai 1392 erwirkte Herzog Philipp der Kühne von Burgund von ihm, seinem Lehnsherrn, für die Hansen, „vulgo les Ostelins“, ein Privileg, das dem Brügger Kontor gestattete, bei Tötung oder sonstiger Vergewaltigung eines Hansen oder seines Dieners die Täter vor allen französischen Gerichten zu belangen, und schnelle Rechtshilfe verhieß.[2]) Im Juli 1407 gebot König Karl VI. seinen Beamten, die hansischen Kaufleute mit allem Nachdruck gegen Gewalttaten französischer Kaper in Schutz zu nehmen.[3]) Aber in den folgenden Jahren erhob das Kontor wiederholt Klage darüber, daß geraubtes Gut in Frankreich ungehindert verkauft werden dürfe und alle Reklamationen zur Wiedererlangung desselben nichts fruchteten.[4]) Seit dem neuen großen Angriff der Engländer unter König Heinrich V. auf Frankreich 1415 verlautet dann jahrzehntelang über die hansisch-französischen Beziehungen nichts.

Erst die Wegnahme eines der Königin Marie von Frankreich gehörigen Holks durch Auslieger der Stadt Bremen in deren Fehde mit Holland[5]) lenkte 1446 die Aufmerksamkeit der Hanse wieder auf diese Seite ihrer Beziehungen. In Frankreich hieß es, daß auch Lübecker und Danziger Schuld an jener Tat trügen. König Karl VII. machte die ganze Hanse verantwortlich und gab französischen Kapern Erlaubnis, deren Angehörige zu schädigen. Namentlich ein Franzose, Johann Pelson, zeichnete sich unter jenen aus und machte sich den Hansen besonders gefürchtet. Preußen, Livländer, auch Kölner u. a. erlitten durch ihn sehr beträchtliche Verluste. Bremen aber lehnte wiederholt das Verlangen des Hochmeisters und der Hansestädte ab, den französischen König zufriedenzustellen,[6]) und die vom Hansetag 1447 geplante Besendung des Königs wurde nicht ausgeführt.

---

[1]) HR. 1. II n. 168, III n. 163, Hirsch, Danzig, S. 95.

[2]) Hans. UB. V n. 8, 17, 45.

[3]) Hans. UB. V n. 806.

[4]) HR. 1. V n. 641 § 2, 3, 705 § 14, 15, 709, 716, VI n. 68A § 12.

[5]) Vgl. oben S. 395.

[6]) HR. 2. III n. 249—251, 260—262, 283, 623, 636 § 5, VII n. 482 § 1, Livl. UB. X n. 260, Hans. UB. VIII n. 35, 108, IX n. 537 § 5.

Indessen nun traten die Ereignisse ein, die die Franzosen endlich zu Herren im eigenen Hause machten. Sie eroberten 1450 die Normandie, 1452 auch die Reste der englischen Besitzungen im Südwesten. Frankreich war plötzlich eine Macht, die der See zustrebte und auch durch die nunmehrige Länge seiner Küsten auf die Pflege von Seemacht und Seehandel hingewiesen war. Der erste, der dieser Veränderung Rechnung trug, war der politisch auch sonst scharfblickende Hochmeister des Deutschordens, Ludwig von Erlichshausen. Im August 1451 ersuchte er König Karl VII. und Herzog Peter II. von Bretagne um Schutz und Geleit für seine Untertanen und die Hansen überhaupt. Die Baienflotte nahm seine beiden Schreiben mit und stellte sie ihnen zu. Beide Herrscher gaben Anfang 1452 entsprechende Versicherungen. König Karl dehnte dieselben sogar auf die Bremer aus und stellte nur die Bedingung, daß die Hansen nicht seinen Feinden, den Engländern, Zufuhren leisten dürften. Politische Gesichtspunkte waren für dies Entgegenkommen des Königs entscheidend. Lübeck befand sich seit 1449 in Feindschaft mit England. Und darum auch befürwortete Lübeck beim Kontor zu Deventer, dem im Mai ein französischer Junker das Dokument vorgelegt hatte, dringend die Annahme dieses französischen Schutzbriefes und die Erwerbung weiterer Privilegien in Frankreich, also die Benutzung der günstigen Lage. Aber das war den anderen Hansen mit Rücksicht auf die dann drohende Verfeindung mit England nicht recht. Und so unterblieb auch die Annahme des Schutzbriefes.[1]) Als das Kontor dieselbe mit Entschuldigungen ablehnte, legte der französische Bote ein anderes Mandat vor, worin die Königin, die ihren Schaden auf 15000 Kronen schätzte, Genugtuung von Bremen, Lübeck und Danzig für die Wegnahme ihres Holks begehrte und das Kontor ersuchte, die genannten Städte dazu anzuhalten oder aus der Hanse auszuschließen.[2])

Die Folge der Ablehnung des Schutzbriefs war die Arrestierung hansischer Kaufleute in der Baie auf Grund königlicher Arrestbriefe, die Zunahme der französischen Kapereien vor der flandrischen Küste, besonders seitdem Flandern mit England 1457 einen Still-

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 1260, 115 nebst Vorbemerkg. u. das. Anm. 1, HR. 2. IV n. 93—99, 107 § 2.

[2]) HR. 2. IV n. 92.

stand geschlossen hatte und Frankreich nunmehr auch Flandern als seinen Feind betrachtete. Dem hansischen Kaufmann wurden die Anfeindungen unerträglich. Von Flandern konnte die Hanse energischen Schutz der Schiffahrt in seinen eignen Gewässern nicht erlangen. Sie gab daher 1458 dem wieder nach Brügge übergesiedelten Kontor Vollmacht zu Vereinbarungen mit Frankreich über alle vorgefallenen Beschädigungen und zum Abschluß eines 6—8jährigen Stillstands und versprach im voraus, um das Kontor zur Übernahme dieses Auftrags bereitwilliger zu machen, alle von ihm getroffenen Abmachungen unverbrüchlich zu erfüllen.[1])

Dem Kontor gelang es zunächst, den hansischen Verkehr in Bretagne gegen Vergewaltigungen von seiten Frankreichs sicherzustellen. Herzog Franz II. gewährte den hansischen Kaufleuten und Schiffern am 16. Mai 1459 Geleit und Schutz und verbot seinen Untertanen widerrechtliche Belästigungen irgendwelcher Art.[2]) Als das Kontor dann mit König Karl VII. Verhandlungen anknüpfen wollte, waren zwar Zeit und Gelegenheit für eine Verständigung zwischen Frankreich und der Hanse abermals günstig, denn zwischen Lübeck und England war 1458 ein neues Zerwürfnis eingetreten. Aber Frankreich stieß sich daran, daß das Kontor nur auf einen mehrjährigen Stillstand, nicht aber auf einen vollen dauerhaften Frieden sich einlassen wollte.[3]) Darum erteilte 1460 und wieder 1461 die Hanse dem Kontor Vollmacht auch zum Abschluß eines ewigen Friedens mit Frankreich.[4]) Und die rheinischen und westfälischen Städte, die im September 1461 in Wesel tagten, erklärten für das allernotwendigste Privileg, das erworben werden müsse: daß kein Hanse wegen der Vergehen eines andern zur Rechenschaft gezogen werden dürfe, ein Hauptangelpunkt aller hansischen Privilegien.[5]) Das Kontor aber lehnte die Übernahme und Ausführung einer Gesandtschaft nach Frankreich aus Mangel an Mitteln ab.[6]) Doch verhandelte in seinem Auftrag einer der hansischen Lieger in der Baie, Hans Tack, mit einem Sekretär der Königin

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 729 u. Anm. 5, 734, 735, S. 500 Anm. 4, HR. 2. IV n. 668, 672, 673.

[2]) Hans. UB. VIII n. 796.

[3]) HR. 2. IV n. 710, 712—720.

[4]) Hans. UB. VIII n. 943, HR. 2. V n. 10, 13, 121 § 7.

[5]) HR. 2. V n. 149, 161 § 6.

[6]) HR. 2. V n. 140, 141, vgl. n. 705.

Marie in Tours und vermochte diesen, die Entschädigungsforderungen wegen des Holks bis auf 3000 Kronen zu ermäßigen. Aber selbst diese Summe zu erlegen und dadurch einen Frieden mit Frankreich und ein Ende des Seeraubs für die Hanse zu erlangen, war das Kontor außerstande.[1]) Trotzdem und trotz der ablehnenden Haltung der Rheinstädte gegen alle Unternehmungen, die Kosten verursachen würden, unterhielt es Verbindung mit der Umgebung des Königs, indem es einen seiner Sekretäre nach Frankreich sandte.

Dort war am 22. Juli 1461 König Karl VII. gestorben und sein Sohn Ludwig XI. hatte den Thron bestiegen. Aus seinem Aufenthalt am burgundischen Hof in den Niederlanden als Dauphin hatte dieser reichlich gelernt, die Bedeutung von lebhaftem Handel und Wandel für das Staats- und Volkswohl zu schätzen. Mit Eifer widmete er sich seit seinem Regierungsantritt sowohl der Hebung des Fremdenverkehrs in Frankreich, wie auch der Kräftigung des nationalen Handelsstandes. Auch der Hanse und ihren Wünschen kam er bald entgegen. Aber bei seiner Annäherung sprachen ebenfalls politische Erwägungen stark mit, seine eigne Feindschaft gegen England und der Gegensatz zwischen Lübeck und England. Am 20. Juli 1463 beglaubigte er einen seiner Räte, einen Schöffen von Rochelle, zu Verhandlungen mit dem Kontor zu Brügge über einen Handelsvertrag.[2]) Im April 1464 erteilte er infolge der nun eifrig vom Kontor betriebenen Werbungen der Hanse ein Privileg, um den während der Kriegszeit unter seinem Vorgänger zurückgegangenen Handel der Hansen mit Frankreich wieder zu beleben. Genuß aller früher erlangten Freiheiten, freien Handel in Rochelle und den andern Häfen Frankreichs, Abgabenfreiheit für die von den Ihrigen selbst geborgenen schiffbrüchigen Güter u. a. gewährte er ihr. Doch machte er zur Bedingung, daß sie sich für ihren Verkehr mit Frankreich nicht der Schiffe der alten Feinde der Franzosen, der Engländer, bediene.[3]) Im Juni und Juli 1464 wurde das Privileg feierlich unter Trompeten- und Bassunenklang

[1]) HR. 2. V n. 203, 304.

[2]) HR. 2. V n. 704 u. Anm. 2, 705.

[3]) Hans. UB. IX n. 87, Registrierung durch das Parlament n. 107, HR. 2. V n. 705. Über den, weil in ihm obige Klausel fehlte, widerrufenen, aber nicht vernichteten, sondern durch Vermittlung guter Freunde in den Besitz des Kontors gelangten Vorläufer dieses Privilegs aus dem Oktober 1463 vgl. Hans. UB. IX n. 29, 36—38, 52, 89.

in den französischen Häfen in Gegenwart von Deputierten des Brügger Kontors bekanntgemacht, die sich über die geschehene Verkündung von den Beamten Bescheinigungen ausstellen ließen, damit niemand sich nachmals bei Verletzungen des Privilegs mit Unkenntnis entschuldigen könne. So geschah es in Cherbourg, Barfleur, la Hogue, Quettehou, Carentan, Honfleur, Harfleur, Dieppe, Rouen, La Rochelle, Soubise, Dyers bei Brouage, Marennes und Bordeaux.[1])

Die Hanse konnte mit diesem Ergebnis, das zwar nicht ohne großen Geldaufwand vom Kontor erreicht war, zufrieden sein. Das Privileg sicherte sie gegen die schwerempfundene Plage des französischen Seeraubs und stellte ihren Verkehr mit Frankreich auf solide und entwicklungsfähige Grundlagen. Und auch Frankreich durfte mit Genugtuung der nun wahrscheinlichen Steigerung des hansischen Verkehrs in seinen Häfen entgegensehen.

Bereits hatte König Ludwig im Februar 1462 auch den Kaufleuten der burgundischen Niederlande Flandern, Brabant, Holland und Seeland für ihren Handelsverkehr in Frankreich, besonders in Rochelle und Bordeaux, ein Privileg verliehen. Im Juli 1463 erteilte er allen Nationen das Recht freien Verkehrs in Bordeaux, 1465 erhielt Veere von ihm ein besonderes Privileg.[2]) Im Binnenlandsverkehr Frankreichs wandte er besondere Aufmerksamkeit der Hebung der Märkte von Lyon zu. Seit Jahrzehnten hatten die blühenden Messen von Genf die Hauptanziehungskraft auf die Kaufmannschaft eines weiten Umkreises ausgeübt und den Verkehr von den Meßplätzen des inneren Frankreich weggezogen. Der Versuch König Karls VII., jene durch die Erweiterung der Privilegien der Champagner Messen und eine Vermehrung der Messen zu Lyon zu bekämpfen, war in der Hauptsache ergebnislos geblieben. Nun vermehrte König Ludwig 1463 die Messen zu Lyon abermals um eine neue bis auf vier, und fortan nahmen sie einen schnellen Aufschwung und überflügelten die Genfer.[3]) Im Jahre 1470 berief der König sogar eine Versammlung der wichtigsten Kaufleute und von Delegierten der großen Industriestädte seines Landes zu Beratungen

---

[1]) HR. 2. V n. 705, Hans. UB. IX n. 118.

[2]) Hans. UB. IX S. 16 Anm. 2.

[3]) Hans. UB. VIII S. 220 Anm. 2, vgl. Pigeonneau, Hist. du commerce de la France I S. 363 u. Anm. 3, 386 f., 405 ff., Schulte, Gesch. d. mittelalterl. Handels zw. Westdeutschl. u. Italien, I S. 485 f.

über Maßregeln zur Hebung der einheimischen Kaufmannschaft und Industrie zusammen. Das war aber auch höchst nötig. Denn der selbständige Außenhandel und Seeverkehr der Franzosen waren bisher sehr gering entwickelt, und Spuren desselben, die ins hansische Gebiet führen, sind vollends kaum vorhanden.

Jedoch es schien, als sollten sich die Hansen nicht lange ihres Privilegs freuen. Ein eigentümlicher Vorfall drohte die guten Beziehungen zunächst zwischen Danzig und Frankreich zu trüben. Ein für jene Zeit Aufsehen erregend großes französisches Schiff, schlechthin daher „das große Krawel“, auch der „St. Peter von Rochelle“ und anders genannt,[1]) war im Frühjahr 1462 mit Salzladung in Danzig eingelaufen, dort durch Blitzschlag beschädigt und von dem Verwalter des Schiffs, der von dem heimgereisten Schiffsführer Markus Beff unbeschränkte Dispositionsvollmacht erhalten hatte, nebst seinem reichlichen Zubehör im Mai 1464 gegen ein Darlehen von 1000 M. preuß., mit dem er das Schiff wieder instand setzen wollte, an zwei Danziger verpfändet worden. Als Beff zurückkehrte, focht er die Rechtsgültigkeit der Verpfändung zu Unrecht an. Der Danziger Rat trat für die wohlerworbenen Rechte seiner beiden Bürger ein. Der Franzose, der inzwischen in Danzig neue Schulden im Interesse der Herstellung des schadhaft werdenden Schiffs bei Danzigern gemacht hatte, legte Protest gegen das Urteil des Rats ein und reiste ohne das Schiff wieder heim.[2]) Danzig beeilte sich nun, den Sachverhalt dem König von Frankreich mitzuteilen, und hielt seine Bürger, die dem Franzosen Geld geliehen hatten, davon zurück, sich am Schiffsgerät bezahlt zu machen. König Ludwig jedoch, dem Beff und die andern beteiligten Franzosen die Sache unwahr dargestellt hatten, machte die Angelegenheit zu einer hansischen. Er verlangte im Juli 1466 vom Brügger Kontor, die Freigebung des Krawels samt Zubehör und Ladung sowie Zahlung von 10 000 Kronen Schadenersatz an seine durch Zurückhaltung des Schiffs geschädigten Untertanen zu erwirken, und drohte andernfalls ein Repressalienmandat, das er ihnen bewilligt hatte, nicht nur gegen die Kaufleute Danzigs, sondern auch der Hanse in Kraft treten zu lassen.[3]) Das Kontor

[1]) Vgl. Hirsch u. Voßberg, C. Weinreichs Danziger Chronik, S. 1 Anm. 3 u. S. 93.

[2]) Hans. UB. IX S. 67 Anm. 2, n. 95, 122 u. das. Anm. 2, 123.

[3]) Hans. UB. IX n. 127 u. die Anm., 262, 263, 294, 296.

wandte sich an Lübeck und Hamburg um Schutz und veranlaßte Danzig, seinen neuen polnischen Herrn um seine Fürsprache beim französischen König anzugehen.[1])

Inzwischen war ein andrer Streit zwischen einer Hansestadt und Frankreich ausgebrochen, der die Stimmung der Franzosen gegen die Hansen noch mehr verschlechterte. Ein Schiffer aus Kampen hatte vier französische Schiffe geplündert. Schon der Hansetag zu Hamburg im September 1465 hatte das Brügger Kontor ermahnt, diese Sache nicht auf sich beruhen zu lassen. Denn die Franzosen erklärten, daß die Hansen ihre Privilegien gebrochen hätten. Französische Auslieger widmeten sich mit Erlaubnis des Königs bald erfolgreich der Aufbringung und Plünderung hansischer Schiffe. Kölner und Dinanter Englandfahrer wurden im Oktober 1465 um Wein, Metallwaren u. a. geschädigt, die sie in vier Schiffe vom Antwerpener Bamissenmarkt nach England verfrachtet hatten, und machten die Angelegenheit vor dem Parlament in Paris anhängig.[2]) Auch andre Hansen, Wismarer Danziger, Kampener, hatten im folgenden Frühjahr über Schädigungen zu klagen. Lübeck wies im Frühjahr 1466 Hamburg an, wegen der drohenden Gefahr die dort zur Fahrt nach der Elbe bereitliegenden Schiffe vorläufig nicht auslaufen zu lassen, und begehrte von Amsterdam für die dort zur Fahrt nach der Elbe bereitliegenden Schiffe die gleiche Maßregel. Jedoch Amsterdam erklärte, ohne vorherige Zustimmung seines Herrn keinerlei Verfügungen erlassen zu können, versprach aber, für die möglichste Sicherung der mit kostbaren Gütern beladenen Schiffe durch Söldner oder Konvoyschiffe sorgen zu wollen.[3]) Lübeck und Hamburg selbst stationierten gemeinsam zwei Kriegsschiffe bei Helgoland, um die Elbmündung von französischen Kapern freizuhalten. Lübeck veranlaßte den Dänenkönig Christian I., vermöge seiner freundschaftlichen Beziehungen zum französischen Hof auf die erregte Stimmung der Franzosen einzuwirken. König Kasimir von Polen aber begehrte von Frankreich kurz und ernst die Einstellung der Belästigungen seiner Untertanen.[4])

---

[1]) Hans. UB. IX n. 297, 307, 313, 314, 330, 332.

[2]) HR. 2. V n. 712 § 17.7, 717 § 20, 722, 736, 775, Hans. UB. IX n. 222 bis 226, 236, 239.

[3]) HR. 2. V n. 775, 776.

[4]) HR. 2. VII n. 139 § 136, V n. 794 § 5, vgl. 778, 800 § 22, Hans. UB. IX n. 257.

König Ludwig veränderte, als er den Ernst seines hansischen Gegners erkannte, seine Haltung sofort. Er bot der Hanse Verhandlungen in Köln an, beteuerte seine Friedensliebe und seinen Unwillen über das Treiben der Auslieger u. a.[1]) Der Umschwung in seiner Politik der Hanse gegenüber war ihm nahegelegt durch eine Reihe staatspolitischer Erwägungen. Spanien leitete damals seine Loslösung von seinem alten Verbündeten ein, um 1467 sogar mit England ein Bündnis zu schließen.[2]) Dazu kam der Bruch zwischen ihm und Karl von Burgund. Und schließlich sah er sich, wenn die schon im Frühjahr 1466 verhandelte Familienverbindung zwischen den Herrscherhäusern von Burgund und England zustande kam, von einer dreifachen Allianz umringt, die ihm wohl Sorge bereiten konnte.

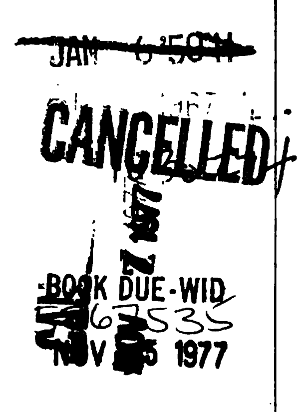
Das Kontor jedenfalls äußerte seine Genugtuung über das Entgegenkommen des Königs. Danzig und Köln hofften davon ebenfalls das Beste. Lübeck aber beschloß abzuwarten. Denn die politischen Fragen im Westen schienen ihm noch zu wenig geklärt. Die Hanse ging auf die Anerbietungen des Königs nicht ein. Der König fühlte sich durch diese Nichtbeachtung verletzt. Ende 1467 scheint er die ausgegebenen Repressalienbriefe in Sachen des Krawels in Kraft gesetzt zu haben. Danzig lehnte der Hanse gegenüber die Verantwortlichkeit ab, wenn jemand des Krawels wegen von den Franzosen beschädigt werde.[3]) Der Hansetag beschloß im April 1469, gegen die Ausdehnung der Repressalien auf die Angehörigen der nicht an der Angelegenheit beteiligten Hansestädte zu protestieren.[4]) Denn schon die Furcht vor dem Seeraub der Franzosen hielt den hansischen Seeverkehr nach dem Westen zurück. Eine Verständigung zwischen Lübeck und Holland über eine gemeinsame Befriedung der Seestraße von Hamburg nach Amsterdam zerschlug sich an den Bedingungen, die Holland stellte.[5])

Da veränderte die Tatsache, daß Danzig im Herbst 1469 den Kaperkrieg gegen England aufnahm und seinen Ausliegern auch die Schädigung der Franzosen erlaubte, daß weiterhin auch die

---

[1]) HR. 2. V n. 808.
[2]) Vgl. vorher S. 463 f.
[3]) Hans. UB. IX n. 449.
[4]) HR. 2. VI n. 184 § 20, 185 § 17.
[5]) HR. 2. VI n. 167, vgl. n. 184 § 22, 185 § 30.

wendischen Städte gegen England eine immer feindlichere Haltung annahmen, die Lage abermals. König Ludwig näherte sich aufs neue mit dringenden Werbungen der Hanse. Bei seinen eigenen Plänen gegen Burgund und England erschien ihm die Hanse mit ihren streitbaren und zahlreichen Kapern als ein wegen ihres eigenen Gegensatzes zu England nicht schwer zu gewinnender, sehr schätzbarer Bundesgenosse. Mit der hansisch-französischen verband sich die hansisch-englische Frage. Die Hanse befand sich einer für ihre eigenen Absichten zwar nicht leichten und gefahrlosen, aber günstigen politischen Lage gegenüber.


CANCELLED
BOOK DUE-WID
1977

